Lagrådsremiss

Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 november 2018

Tomas Eneroth

Ellika Eriksson
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår två nya lagar, en vägtrafikdatalag och en lag om fordons registrering och användning. De föreslås ersätta lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Vidare föreslås följdändringar i ett antal lagar.

Förslagen innebär dels en modernisering av den nuvarande registerlagstiftningen, dels en anpassning av bestämmelserna till EU:s dataskyddsförordning.

Den nya vägtrafikdatalagen reglerar behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet när det gäller fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Endast behandling av personuppgifter som är helt eller delvis automatiserad och behandling av uppgifter i ett register omfattas av lagens tillämpningsområde. Lagen kompletterar dataskyddsförordningen och innehåller bestämmelser om vilka uppgifter som ska registreras, ändamål för behandling av personuppgifter och behörighets- och säkerhetsåtgärder. Vidare föreslås bestämmelser om hur sökning får ske och bestämmelser om direktåtkomst till personuppgifter. I fråga om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare föreslås en begränsning av den registrerades rätt enligt dataskyddsförordningen.

De bestämmelser i lagen om vägtrafikregister som rör fordons registrering och användning föreslås skiljas från bestämmelserna om personuppgiftsbehandling och regleras i en egen lag.

De nya lagarna och de följdändringar som föreslås i andra lagar ska träda i kraft den 1 april 2019.

Innehållsförteckning

1 Beslut 6

2 Lagtext 7
- 2.1 Förslag till vägtrafikdatalag 7
- 2.2 Förslag till lag om fordons registrering och användning 14
- 2.3 Förslag till lag om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister 21
- 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands 22
- 2.5 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200) 23
- 2.6 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) 25
- 2.7 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) 26
- 2.8 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) 27
- 2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter 28
- 2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg 29
- 2.11 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter 30
- 2.12 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete 31
- 2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2018:1125) om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) 32

3 Ärendet och dess beredning 33

4 Det grundläggande skyddet för personuppgifter 34
- 4.1 Internationella överenskommelser 34
  - 4.1.1 Förenta nationerna 34
  - 4.1.2 OECD 35
- 4.2 Europarätt 35
  - 4.2.1 Europarådet 35
  - 4.2.2 Europeiska unionen 36
- 4.3 Svensk rätt 38
  - 4.3.1 Regeringsformen 38
  - 4.3.2 Generella nationella bestämmelser som kompletterar EU:s dataskyddsförordning 39
  - 4.3.3 Särskilda registerförfattningar 39
  - 4.3.4 Lagen om vägtrafikregister 40

5 Transportstyrelsens organisation och verksamhet på vägtrafikområdet 40

5.1 Aktörer på vägtrafikområdet 40
5.2 Transportstyrelsens organisation 41
5.3 Transportstyrelsens verksamhet 41
5.3.1 Huvudsakliga uppgifter 41
5.3.2 Verksamheten på vägtrafikområdet 42
5.3.3 Allmänt om vägtrafikregistret 49
5.3.4 Vägtrafikregistrets konstruktion 49
5.3.5 Transportstyrelsens informationsutbyten 51

6 Nya lagar om behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet och om registrering och användning av fordon 57

7 Vägtrafikdatalagen 61
7.1 Lagens syfte 61
7.2 Lagens tillämpningsområde 62
7.3 Förhållandet till annan reglering 67
7.4 Rättslig grund för behandling av personuppgifter 69
7.5 Personuppgiftsansvar 74
7.6 Personuppgifter som ska registreras 77
7.7 Allmänt om ändamål för personuppgiftsbehandling 81
7.8 Särskilda ändamål för olika verksamhetsområden 86
7.9 Fordonsverksamhet 88
7.9.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet 88
7.9.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar 90
7.9.3 Övrig behandling av personuppgifter 94
7.9.4 Särskilt om tekniska uppgifter om fordon 97
7.10 Behörighetsverksamhet 98
7.10.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet 98
7.10.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar 101
7.10.3 Särskilt om tillgång till körkortsfotografier 104
7.10.4 Övrig behandling av personuppgifter 110
7.11 Tillståndsverksamhet 111
7.11.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet 111
7.11.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar 114
7.11.3 Övrig behandling av personuppgifter 115
7.12 Tillsynsverksamheten 115
7.12.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet 115
7.12.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar 118

7.13 Gemensamma ändamålsbestämmelser 118
7.13.1 Registrering och annan dokumentationsskyldighet 118
7.13.2 Internationellt samarbete 120
7.13.3 Behandling av personuppgifter för att tillhandahålla information till andra 124
7.13.4 Finalitetsprincipen 127
7.14 Behandling av känsliga personuppgifter 128
7.15 Personuppgifter om lagöverträdelser 133
7.16 Personnummer och samordningsnummer 134
7.17 Tillgången till personuppgifter 135
7.18 Gemensamt tillgängliga uppgifter 137
7.18.1 Särskilda regler för behandling av gemensamt tillgängliga uppgifter 137
7.18.2 Personuppgifter som får göras gemensamt tillgängliga 141
7.18.3 Sökbegränsningar för gemensamt tillgängliga personuppgifter 142
7.19 Informationsutbyte 144
7.19.1 Direktåtkomst 144
7.19.2 Annat elektroniskt utlämnande än direktåtkomst 153
7.19.3 Samkörning 155
7.20 Den registrerades rättigheter 157
7.20.1 Rättigheterna enligt dataskyddsförordningen och dataskyddslagen 157
7.20.2 Rätten till information 158
7.20.3 Rätten till tillgång till personuppgifter 158
7.20.4 Rätten till radering 159
7.20.5 Rätten att begära begränsning av behandling och att göra invändningar 160
7.20.6 Rätten till dataportabilitet 163
7.20.7 Rätten att inte bli föremål för automatiserat beslutsfattande 163
7.21 Rättelse av felaktiga uppgifter 165
7.21.1 Gällande rätt 165
7.21.2 Dataskyddsförordningens bestämmelser 167
7.21.3 Anpassning av rättelsereglerna för uppgift om registrerad fordonsägare 167
7.22 Bevarande och gallring 170
7.23 Rättsmedel och skadestånd 177
7.24 Avgifter 180
8 Lagen om fordons registrering och användning 180
8.1 Registrering och användning av fordon 180
8.2 Straffbestämmelser och hindrande av fortsatt färd 184
8.3 Förfarande och överklagande 185
8.4 Bemyndiganden 186
9 Övriga författningsändringar 186

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser ... 187

11 Konsekvenser ... 188
11.1 Allmänt ... 188
11.2 Konsekvenser för statliga myndigheter ... 189
11.2.1 Transportstyrelsen ... 189
11.2.2 Polismyndigheten ... 192
11.2.3 Säkerhetspolisen och Kustbevakningen ... 193
11.2.4 Sveriges Domstolar ... 193
11.2.5 Övriga myndigheter ... 194
11.3 Konsekvenser för företag ... 195
11.4 Konsekvenser för privatpersoner ... 197
11.5 Övrigt ... 199

12 Författningskommentar ... 200
12.1 Förslaget till vägtrafikdatalag ... 200
12.2 Förslaget till lag om fordons registrering och användning ... 227
12.3 Förslaget till lag om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister ... 239
12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands ... 239
12.5 Förslaget till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200) ... 240
12.6 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) ... 241
12.7 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) ... 242
12.8 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) ... 242
12.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter ... 243
12.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ... 243
12.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ... 244
12.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete ... 244

Bilaga 1 Sammanfattning av betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76) ... 245

Bilaga 2 Betänkandets lagförslag ... 259

Bilaga 3 Förteckning över remissinstanserna ... 306

Bilaga 4 Sammanfattning av Polismyndighetens framställan ... 307

Bilaga 5 Sammanfattning av Säkerhetspolisens framställan ... 308

Bilaga 6 Lagförslag i utkastet till lagrådsremiss ... 309

Bilaga 7 Förteckning över remissinstanserna ... 334

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. vägtrafikdatalag,
2. lag om fordons registrering och användning,
3. lag om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
4. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,
5. lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200),
6. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
7. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
8. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211),
9. lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter,
10. lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg,
11. lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter,
12. lag om ändring i lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete,
13. lag om ändring i lagen (2018:1125) om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till vägtrafikdatalag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens syfte

1 § Syftet med denna lag är att ge offentlighet åt den information som finns i vägtrafikregistret samt att ge Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks vid sådan behandling.

Lagens tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.

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

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

– 2 kap. 1 § om vilka personuppgifter som ska registreras och om gallring,
– 2 kap. 2 § om personuppgiftsansvar,
– 2 kap. 20 § om säkerhetsåtgärder, och
– 3 kap. 1–3 §§ om gemensamt tillgängliga uppgifter.

Förhållandet till annan reglering

4 § 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.

5 § Vid behandling av personuppgifter enligt denna lag gäller lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskydds-förordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen,

om inte annat följer av denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

2 kap. Grundläggande bestämmelser om behandling av personuppgifter

Personuppgifter som ska registreras

1 § Transportstyrelsen ska med hjälp av automatiserad behandling registrera personuppgifter för de ändamål som anges i 3, 7, 11, 14 och 16 §§. Uppgiftssamlingen benämns vägtrafikregistret.

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 myndigheten utför.

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

Ändamål

Fordonsverksamhet

3 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om

1. fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor,
2. typgodkännande eller enskilt godkännande,
3. huruvida ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik, eller
4. skatter, avgifter, ersättningar eller premier.

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

1. kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,
2. kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,
3. beslut om, utredning om eller kontroll av skatt eller avgift som har samband med innehav av ett fordon,
4. utsökning eller indrivning,
5. drivmedelsransonering eller försvars- eller beredskapsplanering,
6. tillsyn, eller
7. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om fordon.

5 § Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om fordon som behövs för

1. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut,
2. kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,
3. trafiksäkerhets- eller miljöändamål,
4. att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon,
5. aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter i kund- eller medlemsregister eller liknande register, eller
6. uttag av urval av personuppgifter för direkt marknadsföring, dock med den begränsning som följer av artikel 21.2 och 21.3 i EU:s dataskyddsförordning.

6 § En personuppgift som gäller ett fordons registreringsnummer eller fordonsidentifieringsnummer som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgifter om fordonets beskaffenhet eller utrustning.

Behörighetsverksamhet

7 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om

1. behörighet att föra ett fordon av ett visst slag eller i en viss verksamhet,
2. utbildning eller prov för viss behörighet,
3. färdskrivarkort, eller
4. avgifter.

8 § Personuppgifter som behandlas enligt 7 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om behörigheter som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning, för

1. kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,
2. tillstånds- eller lämplighetsprövning eller annan liknande prövning,
3. försvars- eller beredskapsplanering,
4. tillsyn, eller
5. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om behörigheter.

9 § En personuppgift i form av en fotografisk bild av en enskild som behandlas enligt 7 § får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla en uppgift som behövs i

1. Polismyndighetens, Säkerhetspolisens eller Kustbevakningens brottsbekämpande och lagförande verksamhet, eller
2. Polismyndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

10 § Personuppgifter som behandlas enligt 7 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om behörigheter som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller någon annan allmän eller enskild verksamhet.

Tillståndsverksamhet

11 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om

1. tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet,
2. förordnande eller godkännande av personal,
3. undantag från trafikregler, eller
4. avgifter.

12 § Personuppgifter som behandlas enligt 11 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om tillstånd som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning, för

1. tillsyn, eller
2. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om tillstånd.

13 § Personuppgifter som behandlas enligt 11 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om tillstånd som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller någon annan allmän eller enskild verksamhet.

Tillsynsverksamhet

14 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om

1. tillsyn, eller
2. avgifter.

15 § Personuppgifter som behandlas enligt 14 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om tillsyn som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning.

Gemensamma ändamål

16 § Personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att fullgöra

1. en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift, eller
2. en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande.

17 § Personuppgifter som behandlas enligt 3, 7, 11, 14 eller 16 § 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 i enlighet med Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.

18 § Personuppgifter som behandlas enligt 3, 7, 11, 14 eller 16 § 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.

Rättelse

19 § I fråga om en personuppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon 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 ett fordon, 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 om det är uppenbart obehövligt.

Säkerhetsåtgärder

20 § 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 3–15 §§, 16 § 2 och 17 § ska avskiljas så att tillgången till dem begränsas om de inte längre behövs i myndighetens 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.

Sökning

21 § Det är förbjudet att utföra sökningar i syfte att få fram ett urval av personer grundat på sådana uppgifter som avses i artikel 9.1 i EU:s dataskyddsförordning.

Avgifter

22 § 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 kap. Gemensamt tillgängliga uppgifter

1 § Detta kapitel innehåller särskilda bestämmelser för behandling av personuppgifter som görs eller har gjorts gemensamt tillgängliga i

Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Uppgifter som endast ett fåtal personer har rätt att ta del av anses inte som gemensamt tillgängliga.

Detta kapitel gäller inte när personuppgifter behandlas med stöd av 2 kap. 16 § 1.

Personuppgifter som får göras gemensamt tillgängliga

2 § Personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn får göras gemensamt tillgängliga.

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

Sökning

3 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om sökbegrepp. Vid sökning i uppgifter 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.

Direktåtkomst

4 § Direktåtkomst till personuppgifter hos Transportstyrelsen får endast

1. medges till sådana uppgifter som avses i 2 kap. 1 §,
2. medges för de ändamål som anges i 2 kap. 3 och 4 §§, 5 § 1–4, 6–15 §§, 16 § 2, 17 och 18 §§, och
3. avse personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga.

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

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 bestämmelsen i första stycket 1, och
3. behörighet och säkerhet vid direktåtkomst.

5 § Den som har medgetts direktåtkomst enligt 4 § ansvarar för att tillgången till personuppgifter begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

6 § Vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande

bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2. I lagen (2019:000) om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om vad som gäller i fråga om

a) ärenden som avser en begäran om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare som har gjorts före ikraftträdandet, och

b) överklagande av beslut.

2.2 Förslag till lag om fordons registrering och användning

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon hos Transportstyrelsen.

Lagen gäller dock inte

1. fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt,
2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon, eller
3. mopeder klass II.

Vilka uppgifter som ska registreras hos Transportstyrelsen i vägtrafikregistret framgår av 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:000) och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

2 § Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 § Bestämmelserna i denna lag om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren, när det är fråga om ett fordon som innehas

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

4 § Om någon som inte har fyllt 18 år äger ett fordon eller innehar det under sådana omständigheter som anges i 3 §, tillämpas det som sägs i lagen om ägaren på en förmyndare för honom eller henne.

Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Registrering som förutsättning för rätt att använda fordon

5 § För att följande fordon ska få användas ska uppgifter om fordonen registreras i vägtrafikregistret med de undantag som anges i 6–9 och 11 §§:

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.

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer skatteklass I, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet utgörs av en ombyggd bil.

Undantag från registreringsplikten

6 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om

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,

4. fordon som vid besiktning eller inspektion av en polisman eller en sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen provkörs i den utsträckning som behövs för att förrättningen ska kunna genomföras,

5. fordon som provkörs vid provning inför ett enskilt godkännande i den utsträckning som behövs för att provningen ska kunna genomföras,

6. fordon som provkörs av den som Trafikverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende enligt fordonslagen,

7. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning eller ett enskilt godkännande av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

8. fordon som används med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet eller provningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Om en polisman finner anledning att anta att ett fordon som han eller hon anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick, tillämpas första stycket 4.

7 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om fordon i internationell vägtrafik i Sverige.

Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik i Sverige om

1. fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sin huvudsakliga hemvist utomlands,

2. fordonet inte är registrerat i Sverige, och

3. fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt användas här.

8 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte motordrivna fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge och släpfordon som är kopplade till dem, om fordonen används i Sverige under högst ett år.

Första stycket gäller även danska fordon som får användas i Danmark med ”faste prøveskilter”, finska fordon som får användas i Finland med ”provnummerskyltar” och norska fordon som får användas i Norge med ”prøvekjennemerke”.

Om det i Danmark, Finland eller Norge har meddelats ett särskilt tillstånd att där tillfälligt använda ett fordon som inte är registrerat i landet, får fordonet under den tid som tillståndet avser användas i Sverige.

9 § Den som har sin egentliga hemvist i Sverige och som har förvärvat ett fordon som avses i 5 § men som inte är registrerat här, får under en vecka från det att fordonet fördes in i Sverige använda det med stöd av en giltig utländsk registrering. Detta gäller dock endast den som inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.

Användning av avställda fordon

10 § Ett avställt fordon får användas endast

1. i den omfattning som enligt 5 § 2 och 5 samt 6 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,
2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet används för att avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det används i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,
3. under tid då fordonet innehas av Försvarsmakten enligt ett skriftligt avtal eller används för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,
4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), enligt 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, och
5. med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

Saluvagnslicens

11 § Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller som är avställda och som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med eller som licenshavaren utför fordonstester med, användas för

1. provkörning i samband med tillverkning eller reparation och testkörning,
2. färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal, plats för testkörning eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till ett garage,
3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande, och
4. körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning.

12 § En saluvagnslicens får efter ansökan beviljas den som
1. yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon,
2. yrkesmässigt tillverkar fordonskomponenter,
3. anges i 17 § första stycket 4 och som för in fordon i Sverige för testkörning, eller
4. på uppdrag yrkesmässigt utför sådan testkörning som avses i 3.

En ansökan om saluvagnslicens får inte beviljas om det skäligen kan antas att licensen kommer att missbrukas eller om det finns något annat särskilt skäl mot att licens beviljas.

Med tillverkning avses i första stycket även sådan påbyggnad eller lackering som ingår som ett led i arbetet med att färdigställa fordonen.

13 § En saluvagnslicens gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl får den dock begränsas till en viss tid.

14 § En saluvagnslicens ska återkallas om
1. licensen inte har utnyttjats under de senaste tolv månaderna,
2. saluvagnsskatten inte har betalats,
3. licensen har utnyttjats i strid med bestämmelserna om sådan licens, eller
4. licenshavaren på något annat sätt har visat sig olämplig eller det annars finns någon särskild anledning att återkalla licensen.

Återkallelse enligt första stycket 3 eller 4 ska inte ske i ringa fall.

Tillfällig registrering

15 § Motordrivna fordon och släpfordon får registreras tillfälligt.

Vid tillämpningen av bestämmelserna om tillfällig registrering avses med nytt fordon ett fordon som inte är, har varit eller borde ha varit registrerat här i landet annat än i förening med avställning.

16 § Ett fordon som förs in till Sverige för att användas stadigvarande här får registreras tillfälligt om
1. fordonet inte är registrerat här,
2. fordonets ägare har sin egentliga hemvist här, och
3. fordonets ägare inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller under tre månader från den dagen den beslutades. Den upphör dock att gälla två veckor efter det att fordonet godkänts vid en registreringsbesiktning.

17 § Ett fordon som inte ska användas stadigvarande i Sverige får registreras tillfälligt om

1. sökanden inte har sin egentliga hemvist i landet och förvärvar ett fordon här,
2. sökanden har sin egentliga hemvist i landet och förvärvar ett nytt fordon här men avser att flytta från landet inom tre månader från den dag då den tillfälliga registreringen beslutas,
3. sökanden är en svensk utlandsmyndighet som förvärvar ett nytt fordon här som ska användas utanför landet, eller
4. sökanden inte har sin egentliga hemvist eller, i fråga om en juridisk person, sin ledning i Sverige och sökanden eller den som representerar den juridiska personen endast tillfälligt ska vistas i landet och fordonet endast tillfälligt ska användas här, och

a) det har förts in i eller ska föras in i landet för testkörning eller annat liknande ändamål, eller

b) det har förts in i landet för enskilt bruk.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller från den dag den beslutades och under tolv månader eller om sökanden begär det under tre eller sex månader. Tillfällig registrering enligt första stycket 1 av ett fordon som inte är nytt gäller dock endast under en månad.

18 § Ett fordon får registreras tillfälligt på nytt först tolv månader efter att den närmast föregående perioden av tillfällig registrering har upphört. Denna begränsning för en ny registrering gäller dock inte sådana fordon som anges i 17 § första stycket 4 och som används för testkörning.

19 § Ett enligt 16 § tillfälligt registrerat fordon får användas utan någon annan inskränkning än den som avses i 21 §, om fordonet har förts in från ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och har en giltig registrering i det landet som innebär att det får användas obegränsat enligt det landets bestämmelser.

20 § Ett enligt 16 § tillfälligt registrerat fordon får i andra fall än som avses i 19 § användas

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, ett tullkontor eller en annan plats som Tullverket anvisat eller godkänt, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på registreringsbesiktning eller enskilt godkännande, eller
2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning får det dock användas här för andra ändamål än som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om fordonet har ändrats efter besiktningen så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller det i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållanden påverkats.

21 § Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik.

22 § Beslut ska fattas om att en tillfällig registrering ska upphöra om
1. förutsättningarna i 16 eller 17 § inte är uppfyllda,
2. fordonet har bytt ägare, eller
3. ägaren begär att registreringen ska upphöra.

Straffbestämmelser

23 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid med 5, 10, 11, 20 eller 21 § 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 av honom eller henne för att hindra att fordonet användes.

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

24 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 § andra stycket döms till penningböter.

25 § Bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen om ansvar för ägare eller användare av fordon tillämpas i fråga om ett fordon som ägs eller används av staten eller en kommun på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att förebygga en förseelse och en sådan ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller användare på den överordnade.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges 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.

Hindrande av fortsatt färd

26 § Om ett fordon används i strid med 5, 10, 11, 20 eller 21 § eller en föreskrift som har meddelats i anslutning till denna lag, ska en polisman hindra fortsatt färd om den skulle utgöra en väsentlig olägenhet.

Förfarande och överklagande

27 § Frågor om saluvagnslicens och tillfällig registrering prövas av Transportstyrelsen.

28 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Beslut och bemyndiganden

30 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om undantag från plikten att registrera fordon och från regler om användning av fordon i denna lag. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. andra förpliktelser i fråga om registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen, dock inte föreskrifter som avser skatt,
2. rätten att använda fordon som hör hemma i något annat land, och
3. avgifter för registrering, andra förpliktelser i fråga om registrering och saluvagnslicens samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

32 § Regeringen får meddela föreskrifter om att lagen helt eller delvis inte ska tillämpas om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som riket har befunnit sig i.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2.3 Förslag till lag om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska upphöra att gälla.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.
2. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för

a) ärenden som avser en begäran om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare som har gjorts före ikraftträdandet, och

b) överklagande av beslut om rättelse eller direktåtkomst som har meddelats med stöd av den lagen.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	2 §[1]
Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) *samt bestämmelse* om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (*2001:558*) om *vägtrafikregister*, förordningen (*2001:650*) om *vägtrafikregister*, fordonslagen (2002:574) eller fordonsförordningen (*2002:925*) tillämpas även i fråga om *gärning* varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.	Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) *och bestämmelserna* om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning*, förordningen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning*, fordonslagen (2002:574) eller fordonsförordningen (*2009:211*) tillämpas även i fråga om *gärningar* varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

[1] Senaste lydelse 2002:926.

2.5 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 b § och 5 kap. 3 a § mervärdesskattelagen (1994:200)[1] ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
3 b §[2]	
När omsättningen avser en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *23* § första stycket 1 lagen (*2001:558*) om *vägtrafikregister* och fordonet levereras till en fysisk person, som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land och som avser att föra fordonet till en plats utanför EU, inträder skyldigheten att betala skatt vid utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades.	När omsättningen avser en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *17* § första stycket 1 lagen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning* och fordonet levereras till en fysisk person, som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land och som avser att föra fordonet till en plats utanför EU, inträder skyldigheten att betala skatt vid utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades.
5 kap.	
3 a §[3]	

En omsättning enligt 2, 2 a, 2 b eller 3 § av en vara anses som en omsättning utomlands, om

1. säljaren levererar varan till en plats utanför EU,
2. direkt utförsel av varan till en plats utanför EU ombesörjs av en speditör eller fraktförare,
3. en utländsk beskattningsbar person förvärvar varan för sin verksamhet i utlandet och hämtar den för direkt utförsel till en plats utanför EU,
4. varan levereras till ett luftfartyg i utrikes trafik för bruk ombord på ett sådant luftfartyg eller för sådan omsättning som anges i 1 § tredje stycket,
4 a. varan levereras till ett luftfartyg i de fall som avses i 2 b § för försäljning ombord och avser sådana livsmedel som anges i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002 av den 28 januari 2002 om allmänna principer och krav för livsmedelslagstiftning, om inrättande av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet och om

[1] Lagen omtryckt 2000:500.
[2] Senaste lydelse 2011:283.
[3] Senaste lydelse 2017:1196.

förfaranden i frågor som gäller livsmedelssäkerhet, dock inte punktskattepliktiga varor,

5. varan omsätts på fartyg eller luftfartyg i de fall som avses i 2 b § för konsumtion ombord,

6. det är fråga om en leverans av obeskattade unionsvaror av de slag som avses i 4 § andra stycket lagen (1999:445) om exportbutiker och varorna är avsedda för försäljning i en sådan butik,

6 a. det är fråga om en sådan försäljning som avses i 4 § första stycket lagen om exportbutiker,

7. varan är en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *23* § första stycket 1 lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister*, under förutsättning att	7. varan är en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *17* § första stycket 1 lagen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning*, under förutsättning att

a) fordonet levereras till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land, och

b) säljaren kan visa att fordonet varaktigt förts till en plats utanför EU före utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades, eller

8. varan levereras här i landet till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land, under förutsättning att

a) ersättningen utgör minst 200 kronor, och

b) säljaren kan visa att köparen har medfört varan vid resa till en plats utanför EU före utgången av tredje månaden efter den månad under vilken leveransen av varan gjordes.

Vid leverans av en vara inom landet till en fysisk person som är bosatt i Norge eller på Åland anses omsättningen som en omsättning utomlands endast om

1. leveransen avser en vara eller en grupp av varor som normalt utgör en helhet och ersättningen utgör minst 1 000 kronor efter avdrag för skatt enligt denna lag som hänför sig till ersättningen, och

2. säljaren kan visa att köparen i nära anslutning till leveransen fört in varan eller varorna till Norge eller till Åland och därvid enligt tullräkning eller liknande handling betalat skatt motsvarande skatt enligt denna lag.

En leverans som avses i första stycket 4 av punktskattepliktiga varor ska anses som en omsättning utomlands endast om leveransen uppfyller de villkor som gäller för proviantering i 7–9 §§ lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2.6 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 5 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	3 kap.
	5 §[1]
Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (*2001:558*) om *vägtrafikregister* eller avgasreningslagen (2011:318) eller enligt föreskrifter som har meddelats *med stöd av* dessa lagar.	Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning* eller avgasreningslagen (2011:318) eller enligt föreskrifter som har meddelats *i anslutning till* dessa lagar.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

[1] Senaste lydelse 2011:324.

2.7 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 1 § och 8 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	3 kap.
	1 §
Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister*.	Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen *(2019:000)* om *fordons registrering och användning.*
	8 kap.
	2 §
Vid återbetalning av vägtrafikskatt *skall* räknas av	Vid återbetalning av vägtrafikskatt *ska* räknas av
1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats, och	
2. sådana avgifter för registrering enligt *lagen* (*2001:558*) *om vägtrafikregister* som *skall* betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.	2. sådana avgifter för registrering enligt *vägtrafikdatalagen* (*2019:000*) som *ska* betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.
I fråga om avräkningen *skall* bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ *samt* i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.	I fråga om avräkningen *ska* bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ *och* i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2.8 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 kap.	
8 §[1]	
En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman	
1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,	
2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),	
3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen *(2001:558)* om *vägtrafik-register* eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,	3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning* eller användnings-förbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, eller	
5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §.	
Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.	

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

[1] Senaste lydelse 2014:1396.

2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	8 §[2]
Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i 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), lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och *lagen (2001:558) om vägtrafikregister*.	Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i 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), lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och *vägtrafikdatalagen* (*2019:000*).

I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation finns bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd.

I lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter.

I produktansvarslagen (1992:18) finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

[2] Senaste lydelse 2018:372.

2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
18 §[1]	
Den som tar ut infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 2 är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.	
I fråga om infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 1 finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i *lagen (2001:558) om vägtrafikregister*.	I fråga om infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 1 finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i *vägtrafikdatalagen* (*2019:000*).

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

[1] Senaste lydelse 2018:374.

2.11 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	
Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret *enligt 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister*.	Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2.12 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 5 § och 8 kap. 1 § lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 kap.	
5 §	
I *lagen (2001:558) om vägtrafikregister* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt Prümrådsbeslutet till uppgifter i vägtrafikregistret.	I *vägtrafikdatalagen (2019:000)* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt Prümrådsbeslutet till uppgifter i vägtrafikregistret.
8 kap.	
1 §	
I *lagen (2001:558) om vägtrafikregister* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt CBE-direktivet till uppgifter i vägtrafikregistret.	I *vägtrafikdatalagen (2019:000)* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt CBE-direktivet till uppgifter i vägtrafikregistret.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2018:1125) om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211) i stället för lydelsen enligt lagen (2018:1125) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2018:1125	*Föreslagen lydelse*
5 kap.	
8 §	
En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag får tas om hand av polisman	
1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av någon annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,	
2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),	
3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister* eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,	3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning* eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring,	
5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §, eller	
6. om fordonets särskilda utrustning för taxifordon inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 4 §.	
Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.	

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 15 maj 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister för att föreslå mer ändamålsenliga regler. Det huvudsakliga syftet var att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket.

Den 22 januari 2009 beslutade regeringen att till utredaren överlämna tre framställningar om registrering i vägtrafikregistret av trafiksäkerhetsfrämjande utrustning, uppgifter från taxameterbesiktningar och uppgifter om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Tiden för att redovisa uppdraget förlängdes samma dag. Utredningstiden förlängdes därefter ytterligare en gång genom regeringsbeslut den 12 november 2009.

Den 18 mars 2010 beslutade regeringen att utredaren, utöver vad som framgick av redan beslutade direktiv, skulle utreda möjligheten att vägra registrera fordonsägare med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp.

Utredningen, som antog namnet Vägtrafikregisterutredningen, överlämnade i november 2010 betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76). En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1*. Betänkandets lagförslag finns i *bilaga 2*.

Betänkandet har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2010/06856/MRT).

Frågan om registrering av uppgifter från taxameterbesiktningar har behandlats i regeringens proposition Redovisningscentraler för taxi (prop. 2013/14:223). Vägran att registrera vissa fordonsägare har behandlats i regeringens proposition Fordonsrelaterade skulder (prop. 2013/14:176). Frågan är även föremål för vidare beredning. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade bereds inom Regeringskansliet. Dessa frågor behandlas därför inte i denna remiss.

Den 27 april 2016 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 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), nedan kallad EU:s dataskyddsförordning. Dataskyddsförordningen tillämpas från och med den 25 maj 2018. För att anpassa förslagen i betänkandet till dataskyddsförordningen har ett utkast till lagrådsremiss med reviderade författningsförslag utarbetats inom Näringsdepartementet.

Den 21 juli 2017 inkom Polismyndigheten med en begäran om ändring i lagen om vägtrafikregister i fråga om direktåtkomst till körkortsfotografier (dnr N2017/04862/MRT). Förslagen har inte remitterats särskilt utan har tagits med i utkastet till lagrådsremiss. Förslagen behandlas i avsnitt 7.11.3. En sammanfattning av begäran finns i *bilaga 4*.

Den 29 augusti 2017 inkom Säkerhetspolisen med en begäran om en liknande ändring i lagen om vägtrafikregister (dnr N2017/05383/MRT).

Inte heller dessa förslag har remitterats särskilt utan har tagits med i utkastet till lagrådsremiss. Även dessa förslag behandlas i avsnitt 7.11.3. En sammanfattning av begäran finns i *bilaga 5*.

Utkastet till lagrådsremiss har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2018/00458/MRT).

Vanligt använda förkortningar

I denna lagrådsremiss nämns lagen om vägtrafikregister, förordningen om vägtrafikregister, personuppgiftslagen (1998:204) och lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning på ett mycket stort antal ställen. Lagarna och förordningen kommer därför för enkelhetens skull att, i stället för att skrivas ut med hela namnet, benämnas LVTR, FVTR, PUL respektive dataskyddslagen.

4 Det grundläggande skyddet för personuppgifter

4.1 Internationella överenskommelser

4.1.1 Förenta nationerna

Förenta nationerna (FN) antog 1948 den allmänna förklaringen om de mänskliga rättigheterna. Förklaringen är inte formellt bindande för medlemsstaterna, men ses som ett uttryck för sedvanerättsliga regler. Skyddet för den personliga integriteten behandlas i artikel 12, som anger att ingen får utsättas för godtyckligt ingripande i fråga om privatliv, familj, hem eller korrespondens och inte heller för angrepp på sin heder eller sitt anseende. Var och en har rätt till lagens skydd mot sådana ingripanden och angrepp. I artikel 29 anges att en person endast får underkastas sådana inskränkningar som har fastställts i lag och enbart i syfte att trygga tillbörlig hänsyn till och respekt för andras rättigheter och friheter samt för att tillgodose ett demokratiskt samhälles berättigade krav på moral, allmän ordning och allmän välfärd.

Inom FN har det också utarbetats en internationell konvention om medborgerliga och politiska rättigheter, som antogs av generalförsamlingen 1966 och trädde i kraft 1976. Sverige anslöt sig till konventionen 1971. I artikel 17 upprepas vad som anges i artikel 12 i den allmänna förklaringen.

FN:s generalförsamling antog 1990 riktlinjer om datoriserade register med personuppgifter. I riktlinjerna finns tio grundläggande principer som medlemsstaterna ska ta hänsyn till vid lagstiftning avseende datoriserade

register med personuppgifter. Det anges bland annat att personuppgifter inte får samlas in eller behandlas i strid med FN:s stadga.

4.1.2 OECD

Inom Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) har en expertgrupp utarbetat riktlinjer i fråga om integritetsskyddet och personuppgiftsflödet över gränserna. Riktlinjerna antogs 1980 av OECD:s råd tillsammans med en rekommendation till medlemsländernas regeringar att beakta riktlinjerna i nationell lagstiftning. Riktlinjerna reviderades år 2013. Samtliga medlemsländer, däribland Sverige, har godtagit rekommendationen och åtagit sig att följa denna.

Riktlinjerna ska uppfattas som minimiregler och motsvarar i princip de bestämmelser som finns i Europarådets dataskyddskonvention (se avsnitt 4.2.1). De är tillämpliga på behandling av personuppgifter inom både den privata och den offentliga sektorn.

4.2 Europarätt

4.2.1 Europarådet

Europakonventionen

Sedan den 1 januari 1995 är den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) inkorporerad i svensk rätt och gäller som lag, lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Av 2 kap. 19 § regeringsformen, förkortad RF, framgår att lag eller annan föreskrift inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden på grund av konventionen.

Enligt artikel 8 i Europakonventionen har var och en rätt till respekt för sitt privat- och familjeliv, sitt hem och sin korrespondens. En offentlig myndighet får inte inskränka åtnjutande av denna rättighet annat än med stöd av lag och om det i ett demokratiskt samhälle är nödvändigt med hänsyn till statens säkerhet, den allmänna säkerheten, landets ekonomiska välstånd eller till förebyggande av oordning eller brott eller till skydd för hälsa eller moral eller för andra personers fri- och rättigheter.

Behandling av personuppgifter kan falla inom tillämpningsområdet för artikel 8 i Europakonventionen i de fall behandlingen avser uppgifter om privatliv, familjeliv, hem eller korrespondens.

Dataskyddskonventionen

Europarådets konvention om skydd för enskilda vid automatisk databehandling av personuppgifter, den s.k. dataskyddskonventionen, antogs av Europarådets ministerkommitté 1981. Konventionen trädde i

kraft den 1 oktober 1985. Samtliga medlemsstater i EU har ratificerat konventionen.

Konventionens syfte är att säkerställa respekten för grundläggande fri- och rättigheter, särskilt den enskildes rätt till personlig integritet i samband med automatiserad behandling av personuppgifter. Konventionen tar sikte på behandling av personuppgifter i automatiserade personregister och automatiserad personuppgifts-behandling i allmän och enskild verksamhet. Personuppgifterna ska enligt konventionen inhämtas och behandlas på ett korrekt sätt och de ska vara relevanta med hänsyn till ändamålet. Vissa kategorier av personuppgifter får inte behandlas genom automatiserad databehandling om inte den nationella lagstiftningen ger ett ändamålsenligt skydd. Till sådana kategorier hör personuppgifter som avslöjar ras, politisk tillhörighet, religiös tro eller övertygelse i övrigt, sexualliv samt uppgifter om brott. I syfte att modernisera konventionen har en översyn av regelverket pågått inom Europarådet. De mångåriga förhandlingarna resulterade i maj 2018 i antagande av ett ändringsprotokoll och Sverige tillhörde de första konventionsstaterna att underteckna protokollet. Processen för ändringsprotokollets ikraftträdande, vilket alltså kommer modernisera befintlig dataskyddskonvention, har därmed inletts.

Det har inom Europarådet även utarbetats flera rekommendationer på dataskyddsområdet. Dessa är dock inte bindande, till skillnad från dataskyddskonventionen,.

4.2.2 Europeiska unionen

Stadgan

Vid Europeiska rådets möte i Nice år 2000 antog EU:s medlemsstater Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Som en följd av Lissabonfördraget, som trädde i kraft år 2009, är stadgan rättsligt bindande för EU-institutionerna och medlemsstaterna när dessa tillämpar unionsrätten.

I artikel 7 i stadgan anges att var och en har rätt till respekt för sitt privatliv och familjeliv, sin bostad och sina kommunikationer. Av artikel 8 i stadgan framgår vidare att var och en har rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Dessa uppgifter ska behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund. Var och en har rätt att få tillgång till insamlade uppgifter som rör honom eller henne och att få rättelse av dem. En oberoende myndighet ska kontrollera att dessa regler följs.

EU:s dataskyddsförordning

Den 25 maj 2018 ersatte dataskyddsförordningen det tidigare dataskyddsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om behandling av det fria flödet av sådana uppgifter [dataskyddsdirektivet]) och utgör grunden för generell

personuppgiftsbehandling inom EU. Till skillnad från dataskyddsdirektivet är dataskyddsförordningen direkt tillämplig, men innehåller trots detta många bestämmelser som förutsätter eller ger utrymme för kompletterande nationella bestämmelser.

I dataskyddsförordningens första kapitel anges förordningens syfte och tillämpningsområde. Förordningen syftar till att upprätthålla en hög och enhetlig skyddsnivå för personuppgifter utan att hindra flödet av sådana uppgifter inom unionen. Utgångspunkten är att förordningen ska tillämpas på all behandling av personuppgifter som rör en fysisk person, om behandlingen helt eller delvis sker på automatisk väg eller om personuppgifterna ingår i eller kommer att ingå i ett register. Med register avses enligt artikel 4.6 en strukturerad samling av personuppgifter som är tillgänglig enligt särskilda kriterier, oavsett om samlingen är centraliserad, decentraliserad eller spridd på grundval av funktionella eller geografiska förhållanden. Från dataskyddsförordningens materiella tillämpningsområde undantas behandling av personuppgifter som

- utgör ett led i en verksamhet som inte omfattas av unionsrätten,
- utförs av medlemsstaterna när de bedriver verksamhet som omfattas av den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken,
- utförs av en fysisk person som ett led i verksamhet av privat natur eller som har samband med hans eller hennes hushåll,
- utförs av behöriga myndigheter för ändamålen att förebygga, förhindra, utreda, avslöja, eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, eller
- utförs av EU:s institutioner, organ och byråer.

Den behandling av personuppgifter som görs enligt den sista punkten ovan regleras, precis som tidigare, genom förordning (EG) nr 45/2001 (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter). Dataskyddsförordningen ska inte heller påverka tillämpningen av direktiv 2000/31/EG (Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden), särskilt bestämmelserna om tjänstelevererande mellanhänders ansvar i artiklarna 12–15 i det nämnda direktivet.

I dataskyddsförordningen anges de principer som ska gälla vid behandling av personuppgifter (kapitel 2), den registrerades rättigheter (kapitel 3), den personuppgiftsansvariges och dennes eventuella biträdes, det s.k. personuppgiftsbiträdets, skyldigheter m.m. (kapitel 4) och det som ska gälla vid överföring av personuppgifter till tredjeländer eller internationella organisationer (kapitel 5). I förordningen finns också bestämmelser om oberoende nationella tillsynsmyndigheter (kapitel 6) och deras samarbete och åtgärder som de ska vidta för att förordningen ska tillämpas på ett enhetligt sätt (kapitel 7). Vidare finns bestämmelser om rättsmedel, ansvar och sanktioner (kapitel 8), särskilda

behandlingssituationer (kapitel 9) och delegerade befogenheter (kapitel 10).

Dataskyddsförordningen baseras till stor del på dataskyddsdirektivets struktur och innehåll men innehåller även en del förändringar. Till exempel har den registrerades rättigheter förstärkts i syfte att ge den registrerade ökad kontroll över sina personuppgifter. Den information som ska tillhandahållas den registrerade har preciserats och utvidgats och den registeransvarige ska tillhandahålla informationen i en begriplig och lättillgänglig form. Förordningen innebär även en förstärkning av rätten att få åtkomst till sina personuppgifter i syfte att föra över dem till en annan leverantör av elektroniska tjänster, s.k. dataportabilitet. Vidare har en tydligare rätt att ”bli bortglömd”, dvs. få sina personuppgifter raderade, införts. Genom förordningen införs också ett system med administrativa sanktionsavgifter som ska påföras vid vissa typer av överträdelser av förordningen. För att förordningen ska tillämpas konsekvent i hela EU inrättas ett nytt unionsorgan, Europeiska dataskyddsstyrelsen, som kommer att bestå av representanter för de nationella tillsynsmyndigheterna. Utrymmet för att ge offentlighetsprincipen företräde framför personuppgiftsregleringen har också blivit tydligare i förordningen, genom en uttrycklig och direkt tillämplig bestämmelse i artikel 86. Av artikeln följer att personuppgifter i allmänna handlingar under vissa förutsättningar får lämnas ut i enlighet med nationell rätt, för att jämka samman allmänhetens rätt att få tillgång till handlingar med rätten till skydd för personuppgifter i enlighet med förordningen.

4.3 Svensk rätt

4.3.1 Regeringsformen

Svensk grundlag ger ett grundläggande skydd för den personliga integriteten, utöver det som följer av att lag eller annan föreskrift inte får meddelas i strid med Europakonventionen (2 kap. 19 § RF, se ovan). Enligt målsättningsstadgandet i 1 kap. 2 § första stycket RF ska den offentliga makten utövas med respekt för den enskilda människans frihet. I fjärde stycket samma paragraf anges att det allmänna ska värna om den enskildes privatliv och familjeliv. I 2 kap. 4 och 5 §§ RF finns bestämmelser om absolut skydd mot allvarliga fysiska integritetsintrång, bland annat döds- och kroppsstraff. Enligt 2 kap. 6 § första stycket RF är var och en därutöver skyddad gentemot det allmänna mot bland annat påtvingade kroppsliga ingrepp.

För att stärka skyddet för den personliga integriteten infördes den 1 januari 2011 ett nytt andra stycke i 2 kap. 6 § RF. I bestämmelsen anges att var och en gentemot det allmänna är skyddad mot betydande intrång i den personliga integriteten, om det sker utan samtycke och innebär övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden. Skyddet får enligt 2 kap. 20 och 21 §§ RF begränsas genom lag men endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle. Begränsningen får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med

hänsyn till det ändamål som har föranlett den och inte heller sträcka sig så långt att den utgör ett hot mot den fria åsiktsbildningen såsom en av folkstyrelsens grundvalar. Begränsningen får inte göras enbart på grund av politisk, religiös, kulturell eller annan sådan åskådning.

4.3.2 Generella nationella bestämmelser som kompletterar EU:s dataskyddsförordning

Den 25 maj 2018 trädde dataskyddslagen i kraft. Genom lagen upphävdes PUL, varigenom dataskyddsdirektivet huvudsakligen hade genomförts i svensk rätt. PUL fortsätter dock att gälla i vissa fall, bl.a. i den utsträckning som det i en annan lag eller en förordning finns bestämmelser som innehåller hänvisningar till den lagen.

Dataskyddslagen är subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning. I lagen förtydligas bl.a. under vilka förutsättningar personuppgifter får behandlas med stöd av dataskyddsförordningen. Vidare innehåller lagen bestämmelser om administrativa sanktionsavgifter som kan tas ut enligt dataskyddsförordningen även om en myndighet bryter mot regelverket. Lagen innehåller också vissa bestämmelser om begränsning av de registrerades rättigheter samt om skadestånd och överklagande.

Av 3 § förordningen (2018:219) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning framgår att Datainspektionen är tillsynsmyndighet enligt dataskyddsförordningen och dataskyddslagen.

4.3.3 Särskilda registerförfattningar

Sedan slutet av 1990-talet har det utöver PUL utarbetats en stor mängd specialförfattningar med bestämmelser som rör behandling av personuppgifter, s.k. särskilda registerförfattningar. Lagen (2001:558) om vägtrafikregister utgör exempel på en sådan registerförfattning.

Syftet med de särskilda registerförfattningarna har varit att anpassa lagstiftningen efter de särskilda behov som finns inom olika verksamhetsområden i den offentliga sektorn. Ibland har det funnits behov av att avvika från eller komplettera det integritetsskydd som personuppgiftslagen ger. Det kan till exempel röra sig om en typ av behandling som inte är tillåten enligt personuppgiftslagen eller att det finns ett behov av att precisera den reglering som finns i personuppgiftslagen. I sådana fall kan en registerförfattning ge ett anpassat integritetsskydd vid en myndighets hantering av person-uppgifter. Det bör i sammanhanget noteras att det länge har varit ett uttalat mål från riksdagen att myndighetsregister med ett stort antal registrerade och med ett känsligt innehåll ska regleras särskilt i lag (se bland annat prop. 1990/91:60 s. 58, KU 1990/91:11 s. 11 och prop. 1997/98:44 s. 41).

4.3.4 Lagen om vägtrafikregister

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister, förkortad LVTR, innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer och om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Bestämmelser om verkställigheten av lagen och det närmare innehållet i registret finns i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, förkortad FVTR.

Utöver bestämmelser om det materiella innehållet i registret innehåller LVTR och FVTR bestämmelser om behandling av personuppgifter som sker inom ramen för vägtrafikregistret. I den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i LVTR eller FVTR gäller bestämmelserna i PUL. Automatiserad behandling av personuppgifter i löpande texter med hjälp av ordbehandlingsprogram, i elektronisk post och i ärendehanterings- eller diarieföringssystem utan koppling till vägtrafikregistret omfattas inte av LVTR:s tillämpningsområde utan regleras av PUL. Detsamma gäller för manuell hantering av personuppgifter.

Transportstyrelsen för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret (7 § LVTR).

Den behandling av personuppgifter i registret som är tillåten framgår av 5 § LVTR. I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för bl.a. verksamhet för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning i fråga om vissa uppräknade personkategorier och för en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt.

Vilka uppgifter som ska föras in i registret framgår av 6 § LVTR och 2 kap. och bilagorna till FVTR. Som nämnts ovan rör det sig om uppgifter om personer, motordrivna fordon och släpfordon, vilket exempelvis innefattar uppgifter om fordonsägare, förarbehörigheter och grundläggande tekniska uppgifter om fordon. Registret innehåller även uppgifter om felparkeringsavgifter, trängselskatt och infrastrukturavgifter. Tillgång till uppgifter i registret kan fås i enskilda fall genom en kontakt med Transportstyrelsen eller genom att Transportstyrelsen beviljar användaren direktåtkomst (8 § LVTR och 4 kap. 3 och 4 §§ FVTR).

5 Transportstyrelsens organisation och verksamhet på vägtrafikområdet

5.1 Aktörer på vägtrafikområdet

Vägtrafikområdet är ett komplext område med en stor mängd olika verksamheter av varierande art. Ansvaret för de olika verksamheterna delas av flera myndigheter och andra aktörer, varav följande är några av de mer centrala. Transportstyrelsen bildades den 1 januari 2009 och ansvarar för merparten av all normgivning, tillståndsgivning, tillsyn och

registerhållning inom samtliga fyra trafikslag på transportområdet, dvs. järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Det är således Transportstyrelsen som ansvarar för vägtrafikregistret. Ansvaret för planering, byggande och drift av de statliga vägarna och för provverksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet ligger i stället på den andra stora myndigheten på området – Trafikverket. Kontroller på väg av regelefterlevnaden på området är Polismyndighetens ansvar. Trafikskolor och ackrediterade besiktningsorgan för besiktningar och provningar av fordon utgör exempel på andra aktörer med uppgifter på vägtrafikområdet.

5.2 Transportstyrelsens organisation

Transportstyrelsen leds av en styrelse som består av lägst fem och högst nio ledamöter, se 15 och 16 §§ förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Transportstyrelsens verksamhet bedrivs organisatoriskt i nio olika avdelningar, varav tre – Körkort, Fordonsinformation och Väg och järnväg – bedriver verksamhet på vägtrafikområdet. Mycket kortfattat kan uppdelningen på dessa avdelningar beskrivas enligt följande:

Avdelningen Körkort prövar och ger tillstånd inom körkortsområdet. Avdelningen handlägger ärenden om bl.a. körkortstillstånd, handledarskap, högre behörigheter och utbyte av utländska körkort. Vidare ansvarar avdelningen för körkortsregistreringen samt utfärdar körkort och förarbevis.

Avdelningen Fordonsinformation ansvarar för fordonsregistreringen och tar in skatter och avgifter. Avdelningen utför ursprungskontroller av fordon och handlägger ärenden om bl.a. ägarförhållanden, fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Avdelningen Väg och järnväg utformar regler, prövar frågor om tillstånd, utövar tillsyn och för statistik över olyckor och tillbud inom väg- och järnvägsområdet. Avdelningen ansvarar för registrering av uppgifter som rör yrkes- och taxitrafik, yrkeskompetensbevis, kör- och vilotider samt redovisningscentraler för taxitrafik. Vidare utfärdar avdelningen t.ex. färdskrivarkort och taxiförarlegitimation.

5.3 Transportstyrelsens verksamhet

5.3.1 Huvudsakliga uppgifter

Enligt 1 § förordningen med instruktion för Transportstyrelsen har styrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Vidare ska styrelsen verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Transportstyrelsen ska enligt 3 § särskilt ansvara för frågor om krav på infrastruktur, fordon, fartyg, luftfartyg och organ och individer som ska verka inom transportområdet, villkor för marknadstillträde, nyttjande av infrastruktur och andra funktioner, marknads- och konkurrensövervakning samt villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster. Av 5 § framgår att Transportstyrelsen ansvarar för de centrala registren på transportområdet, vilket för

vägtrafikens del utgörs av vägtrafikregistret. Transportstyrelsen ansvarar även för omvärldsbevakning, viss statistik och forskning till stöd för och uppföljning av kärnverksamheten.

Transportstyrelsen företräder Sverige i internationella organisationer och inom EU där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområde sker. Myndigheten ska enligt 4 § även fullgöra de uppgifter som Sverige i egenskap av medlemsstat har ålagts enligt relevanta EU-rättsakter och andra internationella överenskommelser som inte på annat sätt fullgörs genom lag eller förordning.

5.3.2 Verksamheten på vägtrafikområdet

Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet kan i princip delas in i fyra huvudområden: verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Därutöver finns vissa övriga uppgifter som inte låter sig inordnas i denna uppdelning. Nedan beskrivs den huvudsakliga verksamhet som omfattas av respektive delområde.

Fordon

Transportstyrelsen prövar frågor om fordonsregistrering (se bl.a. 6–11 kap. FVTR), saluvagnslicens och tillfällig registrering av fordon (33 § LVTR och 14 och 15 kap. FVTR). Vidare kan styrelsen i ett enskilt fall medge undantag från plikten att registrera fordon och från reglerna om brukande av fordon (36 § LVTR och 20 kap. 2 § FVTR). Transportstyrelsen prövar även frågor om utfärdande av personliga registreringsskyltar (16 kap. FVTR) och har en underrättelseskyldighet gentemot andra myndigheter och aktörer i fråga om fordonsuppgifter i registret (se bl.a. 12 kap. FVTR).

Transportstyrelsen beslutar för Skatteverkets räkning om vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt enligt 4 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VTSL, och om dröjsmålsavgift. Besluten fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret. Övriga beslut enligt VTSL fattas av Skatteverket. För Skatteverkets räkning verkställer Transportstyrelsen debitering och återbetalning av skatt, avgifter och ränta enligt VTSL.

Vissa fordon omfattas av skatteplikt enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I fråga om sådan fordonsskatt gäller bestämmelserna i VTSL om bl.a. beskattningsbeslut enligt 4 kap., betalning av vägtrafikskatt enligt 5 kap. och effekterna av att en sådan skatt inte har betalats enligt 6 kap. samt överklagande, avrundning, avräkning och verkställighet enligt 7 och 8 kap.

För Skatteverkets räkning beslutar Transportstyrelsen om vägavgift och dröjsmålsavgift för tunga fordon enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Transportstyrelsen verkställer även uppbörd av sådana avgifter i fråga om fordon som är upptagna i vägtrafikregistret, se 4 § förordningen (1997:1140) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Enligt lagen (1972:435) om överlastavgift handlägger Transportstyrelsen frågor om påförande av överlastavgift samt överprövningar av

polismans beslut om förskott för överlastavgift eller beslut om att ett visst fordon inte får fortsätta sin färd. Transportstyrelsen meddelar enligt förordningen (2008:1103) om överlastavgift även föreskrifter om inbetalning av överlastavgift.

Fordonslagen (2002:574), förkortad FoL, fordonsförordningen (2009:211), förkortad FoF, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar innehåller bestämmelser som avser dels ett fordons beskaffenhet och utrustning, dvs. vilka krav som kan ställas på ett fordon när det gäller belysning, bromsar m.m., dels kontrollen av att ett fordon uppfyller gällande krav. Kontroll av ett fordons beskaffenhet och utrustning och dess lämplighet för avsedd användning sker i dag genom kontrollbesiktningar, registreringsbesiktningar, mopedbesiktningar och lämplighetsbesiktningar av fordon. Dessutom sker kontroll av fordon genom flygande inspektion och vägkontroll. Vidare kontrolleras fordon genom olika former av typgodkännanden eller genom enskilda godkännanden. Transportstyrelsen är godkännandemyndighet och kan under vissa förutsättningar återkalla ett godkännande. Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i avgasreningslagen (2011:318). Enligt förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner fattar Transportstyrelsen beslut om EG-typgodkännande. Transportstyrelsen har rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar.

När det gäller själva kontrollen av fordon kan Transportstyrelsen i enlighet med vad som föreskrivs med stöd av 5 kap. 8 § FoL meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordons säkerhet eller lämplighet i trafik (3 kap. 6 § FoL).

När det gäller trängselskatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt är Skatteverket beskattningsmyndighet. Transportstyrelsen beslutar för Skatteverkets räkning om trängselskatt och tilläggsavgift genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret och verkställer uppbörd av sådan skatt och avgift.

För Trafikverkets räkning beslutar Transportstyrelsen om infrastrukturavgift, förseningsavgift och tilläggsavgift samt verkställer uppbörd av sådana avgifter (3 § förordningen [2014:1564] om infrastrukturavgifter på väg).

Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgifter begär Transportstyrelsen indrivning av avgiften om den inte har betalats efter ett sådant åläggande som avses i 6 § andra stycket.

Behörigheter

Körkortslagen (1998:488), förkortad KKL, innehåller bestämmelser om behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap, handlingar som ger sådana behörigheter (körkort, traktorkort och förarbevis), körkortstillstånd (ett beslut om att sökanden

uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas), krav på genomgången introduktionsutbildning för privat övningskörning, krav på riskutbildning för vissa behörigheter, körkortshavare (den som har körkortstillstånd eller körkort) och innehavare av förarbevis. Med innehavare av förarbevis avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

Förfarandet i körkortsärenden regleras i 7 kap. KKL. Enligt 7 kap. 2 § prövar Transportstyrelsen frågor om bl.a. utfärdande av körkort, körkorts giltighet, skyldighet att genomgå läkarundersökning, godkännande av handledare, förhandsbesked, villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort, körkortstillstånd, körkortsingripande och giltighet eller utbyte av utländska körkort.

Enligt 2 kap. 4 § körkortsförordningen (1998:980), förkortad KKF, fattar Transportstyrelsen beslut om att utfärda bevis om körkort eller förarbevis enligt 2 kap. 14 § KKL. Transportstyrelsen skickar enligt 3 kap. 15 § KKF underlag för ansökan om utfärdande av körkort eller förarbevis till sökanden, om förnyelse av körkort till körkortshavaren, och om förnyelse av förarbevis till innehavaren av förarbevis. Enligt 4 § lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter får det i ett beslut om att utfärda en sådan identitet förordnas att Transportstyrelsen ska utfärda körkort i den kvalificerade skyddsidentitetens namn.

Det är Transportstyrelsen som förordnar förarprövare, dvs. den som har rätt att förrätta förarprov (3 kap. 10 § KKF), och har även rätt att återkalla förordnandet.

Transportstyrelsen prövar även frågor om utfärdande och återkallelse av taxiförarlegitimation enligt taxitrafiklagen (2012:211), förkortad TTL.

Transportstyrelsen utfärdar s.k. yrkeskompetensbevis enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, förkortad YKL, till förare som har genomgått föreskriven utbildning, se 4 kap. 1 och 2 §§ förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, förkortad YKF.

Tillstånd

Bestämmelser om yrkesmässig trafik finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen). Kompletterande bestämmelser finns i yrkestrafiklagen (2012:210), förkortad YTL, och yrkestrafikförordningen (2012:237), förkortad YTF. Med yrkesmässig trafik avses förenklat godstransporter för annans räkning och persontransporter med buss mot ersättning. Yrkesmässig trafik får endast bedrivas av den som har ett gemenskapstillstånd eller ett yrkestrafiktillstånd. Transportstyrelsen är behörig myndighet på området och prövar bl.a. frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och om återkallelse av tillstånd. Utöver detta är Transportstyrelsen behörig myndighet i fråga om internationella vägtransporter.

Enligt 1 kap. 3 § TTL avses med taxitrafik trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. För att få bedriva taxitrafik krävs ett taxitrafiktillstånd som

efter ansökan kan beviljas av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen utfärdar tillstånd till redovisningscentraler för taxitrafik enligt 4 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik och 2 § förordningen (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik. Styrelsen kommer att få en liknande roll när regelverket om beställningscentraler träder i kraft, se propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239).

Transportstyrelsen får även enligt 5 kap. 1 § YKF bevilja tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet som avser yrkeskompetens för förare som utför gods- eller persontransporter.

Enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., nedan kallad kör- och vilotidsförordningen, är Transportstyrelsen behörig myndighet i fråga om kör- och vilotider, färdskrivarutrustning och färdskrivarkort och fullgör bl.a. de uppgifter som till följd av EU-rätten ankommer på Sverige i fråga om typgodkännande av färdskrivare, diagramblad och färdskrivarkort. Transportstyrelsen prövar frågor om utfärdande, förnyelse och utbyte av färdskrivarkort och frågor om återkallelse av sådana. Vidare ansvarar Transportstyrelsen för att sända information om bl.a. överträdelser av EU-rättsliga bestämmelser om kör- och vilotider och färdskrivare och påföljder som dessa resulterat i till andra medlemsstater samt att ge Europeiska kommissionen den information som är nödvändig för att sammanställa en rapport om tillämpningen av de gemensamma reglerna och utvecklingen inom de aktuella områdena. Polismyndigheten förser Transportstyrelsen med information som avser uppgifter om vägkontroller. Enligt kör- och vilotidsförordningen kan sanktionsavgift påföras ett transportföretag eller en näringsidkare för vissa överträdelser och en förare för vissa överträdelser som har begåtts utanför Sverige (se 9 kap. 6–9 §§). Enligt 10 kap. 2 § prövas frågor om påförande av sanktionsavgift av Transportstyrelsen.

Enligt 21 § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete har Transportstyrelsen rätt att under vissa omständigheter medge undantag från bestämmelser om arbetstid.

Transportstyrelsen prövar frågor om tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse enligt 4 § lagen om (1998:492) om biluthyrning, förkortad BUL, och kan under vissa förutsättningar återkalla tillstånd eller meddela varning (11–15 §§).

Transportstyrelsen ger vidare tillstånd till introduktionsutbildning och riskutbildning enligt 4 kap. 9 § KKL.

Transportstyrelsen ger också tillstånd att bedriva utbildning enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Regler om trafikskolor finns i lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor. Det är Transportstyrelsen som enligt bestämmelserna i lagen får ge tillstånd till en fysisk eller juridisk person att bedriva trafikskola (2 §). Det är vidare Transportstyrelsen som prövar frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare (3 §). Transportstyrelsen får under vissa förutsättningar återkalla tillståndet att bedriva trafikskola (5 §) och återkalla ett godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare (6 §) eller meddela varning (7 §).

Tillsyn

En av Transportstyrelsens övergripande uppgifter är att utöva tillsyn på vägtrafikområdet. Denna verksamhet kan se olika ut för olika tillsynsobjekt. Tillsynsobjekten kan vara av varierande art och kan i sin tur bli föremål för skilda tillsynsåtgärder. Utfallet av tillsynen kan också variera. Nedan beskrivs Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.

Fordon

Besiktningar enligt FoL, kontroll-, registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktningar, utförs av besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). Swedac ska underrätta Transportstyrelsen om beslut om ackreditering liksom om återkallelser av sådana beslut. Tillsynen över besiktningsverksamheten utövas av Swedac och Transportstyrelsen. Swedacs tillsyn är i första hand av teknisk karaktär medan Transportstyrelsen har mera övergripande tillsynsuppgifter. Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Ett besiktningsorgan ska på uppmaning av Transportstyrelsen möjliggöra stickprovskontroller genom att lämna styrelsen tillträde till lokaler och platser där besiktningen utförs och lämna de upplysningar och handlingar som styrelsen begär. Transportstyrelsen ska rapportera utfallet av stickprovskontrollerna till Swedac.

Tillsynen i övrigt över efterlevnaden av FoL, FoF och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen utövas av Transportstyrelsen. Enligt 5 kap. 3 b § andra stycket FoL ska den som saluför fordon, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon, på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande, och till områden i anslutning till dessa där fordon står uppställda. Denne ska även lämna de upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs och ett föreläggande får förenas med vite.

Enligt 35 § avgasreningslagen (2011:318) och 15 § avgasreningsförordningen (2011:345) utövas tillsynen av regelefterlevnaden på området av Swedac i fråga om krav på och kontroll av sådan mätutrustning som används vid kontroll av avgasrening hos motorfordon som används i trafik och av Transportstyrelsen i fråga om övrig tillsyn. Enligt 8 § förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner utövar Transportstyrelsen den centrala tillsynen över efterlevnaden av förordningen och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över drivmedel enligt följande. Enligt 14 § drivmedelsförordningen (2011:346) ska Transportstyrelsen utöva tillsyn över efterlevnaden av föreskrifter om drivmedel i drivmedelslagen (2011:319) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, dock inte i fråga om växthusgaser. Transportstyrelsen ska fullgöra den rapportering till Europeiska kommissionen som avses i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av

rådets direktiv 93/12/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513.

Körkort m.m.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över introduktionsutbildning och riskutbildning enligt körkortslagstiftningen (4 kap. 9–11 §§ KKL).

Enligt 8 kap. 12 § KKF utövar Transportstyrelsen tillsyn över förarprövningen. I tillsynen över förarprövningen ska styrelsen i fråga om verksamheten inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning samråda med Statens skolinspektion och i övrigt med berörd myndighet.

Transportstyrelsen utövar vidare tillsyn i enlighet med förordningen om trafikskolor.

Transportstyrelsen är också prövnings- och tillsynsmyndighet enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och utövar således tillsyn över utbildningsverksamheten.

Yrkesmässig trafik och taxitrafik

Enligt artikel 12 i trafiktillståndsförordningen, 4 kap. 10 § YTL och 4 kap. 1 § YTF utövar Transportstyrelsen tillsyn över att tillståndshavare fortlöpande uppfyller kraven för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och att de bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen utövar vidare enligt 4 kap. 16 § TTL och 4 kap. 1 § TTF tillsyn över att tillståndshavare bedriver taxiverksamhet i enlighet med gällande bestämmelser och att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

Transportstyrelsen bedriver tillsyn över redovisningscentraler för taxitrafik enligt 27 § lagen om redovisningscentraler för taxitrafik och 12 § förordningen om redovisningscentraler för taxitrafik. Styrelsen kommer att få en motsvarande roll när regelverket om beställningscentraler träder i kraft (se prop. 2017/18:239).

I fråga om yrkesförarkompetens utövar Transportstyrelsen tillsyn över utbildningsverksamheten enligt 9 kap. 1 § YKL och 7 kap. 1 § YKF.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över biluthyrningsverksamhet enligt 19 § BUL.

Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller av kör- och vilotider i företags lokaler är Transportstyrelsen och i fråga om kontroller på väg Polismyndigheten (7 kap. 1 § kör- och vilotidsförordningen). Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för kontroller av kör- och vilotider både ute på vägarna och i företagens lokaler (7 kap. 2 § andra stycket). Vidare har Transportstyrelsen ansvar för samordning av vägkontroller med behöriga myndigheter i andra stater inom EES och med Polismyndigheten (7 kap. 6 § andra stycket).

Enligt 22 § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska Transportstyrelsen se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren och egenföretagaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. För att kunna utöva tillsynen har Transportstyrelsen även rätt att få tillträde till arbetsställena.

Transportstyrelsen prövar också frågor om påförande av sanktionsavgift i enlighet med 7 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Övrig tillsyn

Transportstyrelsen utövar tillsyn avseende buller från utomhusutrustning enligt 9 § förordningen (2001:1084) om buller från viss utomhusutrustning och tillsyn avseende avgaser från mobila maskiner enligt 8 § förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner. Transportstyrelsen utövar den centrala tillsynen över efterlevnaden av förordningarna och föreskrifter som meddelats med stöd av förordningarna. Den eller de kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet utövar den lokala tillsynen i varje kommun. Tillsynsmyndigheterna ska när det är påkallat samarbeta i tillsynsarbetet.

Transportstyrelsen bedriver tillsyn enligt 4 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och 8 § förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar. Transportstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen och förordningen. Tillsynen bedrivs över tunnelhållaren, som är den som ansvarar för tunneln.

Transportstyrelsen bedriver tillsyn enligt 28 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem och 11 § förordningen (2014:59) om elektroniska vägavgiftssystem. Transportstyrelsen utövar tillsyn över att avgiftsupptagare på enskild väg och betalningsförmedlare följer lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av den samt över att den tekniska utrustningen i ett vägtullssystem uppfyller föreskrivna krav.

Transportstyrelsen bedriver även tillsyn över att containerlagen (1980:152) och containerförordningen (1980:640) följs, se 8 § containerlagen och 15 § containerförordningen.

Vissa övriga arbetsuppgifter

Ansvaret för att utfärda och förvalta föreskrifter inom vägtrafikområdet, t.ex. avseende fordon, behörigheter och tillstånd ligger på Transportstyrelsen. Styrelsen har även vissa andra uppgifter kopplade till väg- och trafiklagstiftningen som exempelvis överprövande av länsstyrelsebeslut som rör lokala trafikföreskrifter m.m. Uppgiften att administrera den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter (RDT) ingår också i Transportstyrelsens uppgifter.

Transportstyrelsen utfärdar vissa föreskrifter om egenskapskrav för byggnadsverk enligt 10 kap. 6 § plan- och byggförordningen (2011:338). Efter att ha hört Boverket får Transportstyrelsen meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna om egenskapskrav för byggnadsverk i 3 kap. 7–10 och 13 §§ i förordningen i fråga om järnvägar, tunnelbanor, spårvägar, vägar och gator samt de anordningar som hör till dessa.

I Transportstyrelsens verksamhet ingår även bearbetning av statistik om och analys av trafikolyckor. Transportstyrelsen ansvarar för Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som innefattar bl.a. insamling, registrering och analys av skador och olyckor inom vägtrafiksystemet. Strada används för statistik och utvecklingsarbete inom trafiksäkerhetsområdet.

Transportstyrelsens verksamhet består även i att följa och analysera förhållanden som väsentligen kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion, att påverka aktörer för att hindra svåra

trafikolyckor och att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten samt att initiera forskning och utveckling på området.

5.3.3 Allmänt om vägtrafikregistret

Vägtrafikregistret utgör ett samlat trafikadministrativt system som fungerar som en viktig samhällsresurs för hela vägtrafiksektorn. Ett av syftena med registret är att bistå enskilda, företag och offentliga organ med uppgifter som dessa aktörer i stor utsträckning är beroende av i sin dagliga verksamhet. Vägtrafikregistret är en informationsdatabas med en påtaglig registerkaraktär eftersom det innehåller en strukturerad mängd uppgifter som är tillgängliga för sökning enligt särskilda kriterier. Det är uttryckligen reglerat vilka personuppgifter och övriga uppgifter som ska föras in i registret. I och med utvecklingen av verksamheten och framväxandet av avancerade ärendehanteringssystem sker nu även en omfattande, och helt eller delvis automatiserad, behandling av personuppgifter och andra uppgifter vid den ärendehantering som sker i anslutning till informationsdatabasen. Grunden för de uppgifter som registreras i vägtrafikregistret utgörs i allmänhet av beslut fattade av Transportstyrelsen, manuellt eller automatiserat med stöd av uppgifter i registret. Det förekommer dock även att det bakomliggande beslut som har föranlett en registrering har fattats av en annan myndighet eller en enskild aktör, t.ex. Polismyndighetens beslut om omhändertagande av en berusad person eller ett körförbud för ett fordon meddelat av ett besiktningsorgan eller av polis. För att ge en uppfattning om registrets omfattning kan det nämnas att det 2016 genomfördes ca 540 miljoner transaktioner där vägtrafikregistret användes.

5.3.4 Vägtrafikregistrets konstruktion

Transportstyrelsen använder i mycket stor utsträckning automatisk databehandling i sin verksamhet och utvecklar kontinuerligt nya system för att stödja verksamheten. I takt med att den tekniska utvecklingen går framåt blir systemen alltmer komplexa och integrerade i varandra. En redovisning av Transportstyrelsens register och system kan därför endast bli översiktlig.

Vägtrafikregistret är uppbyggt så att informationen lagras på ett strukturerat sätt i en *relationsdatabas* med ett tabellverk för de lagrade uppgifterna. Det finns ett flertal olika lösningar som utgör systemstöd för vägtrafikregistret. Exempelvis lagras adresser endast på ett ställe i relationsdatabasen och hämtas därifrån till de olika delarna i registret för att undvika dubbellagring. På fordonsområdet fattas de flesta beslut med automatiserad behandling och lagras elektroniskt i relationsdatabasen. Sådana automatiserade beslut gäller bl.a. beslut om registrering av fordonsägare (ägarbyte), ärenden om avställning och påställning av fordon och avregistrering av fordon. Det förutsätts att de inkomna anmälningshandlingarna kan läsas maskinellt, eller att anmälan görs genom någon av Transportstyrelsens automatiserade tjänster, t.ex. genom direktanmälan eller annan elektronisk överföring.

De handlingar som kommer in i de olika ärenden som hanteras i anslutning till vägtrafikregistret bildfångas i olika bildfångstsystem. Dessa system är tekniskt separerade från relationsdatabasen på så sätt att systemen finns i separata databaser. Det finns olika typer av system:

- Ett system som digitalt bildfångar inkomna parkeringsanmärkningar som är utfärdade av kommuner eller Polismyndigheten. Uppgifter från dessa parkeringsanmärkningar skickas sedan vidare till parkeringsanmärkningssystemet i vägtrafikregistret.
- Ett system som digitalt bildfångar inkomna registreringsbevis. I registreringsbevisen anges t.ex. uppgifter om ägarbyte, avställning, påställning och avregistrering. Uppgifterna kontrolleras i de kontrollsystem som finns i bildfångssystemet och skickas därefter till relationsdatabasen där automatiska beslut fattas.
- Två parallella system som digitalt bildfångar inkomna dokument, såsom dokument som avser förändringar i förbehåll om återtaganderätt. De ärenden som behöver diarieföras läggs in i detta system där även tjänsteanteckningar, sända meddelanden och beslut bildfångas och knyts till ärendet. Avsikten är att ett av de två systemen ska fasas ut.
- Ett system som hanterar vissa körkortsärenden.

Ursprungskontrollsystemet är ett system som används som ett diarieförings- och ärendehanteringssystem för hanteringen av ursprungskontrollärenden. De handlingar som kommer in i dessa ärenden bildfångas digitalt. Systemet kontrollerar med automatik uppgifter mot Eucaris, det Interpoladministrerade Automated Search Facility-Stolen Motor Vehicles (ASF-SMV) och SIS, jfr avsnitt 5.3.5. I systemet läggs det också in eventuella tjänsteanteckningar som är väsentliga för besiktningsföretagen när fordonet ska genomgå en registreringsbesiktning, efter en godkänd ursprungskontroll. Även information från Carfax – ett register med fordonshistorik för bilar registrerade i Sverige och USA – läggs in i detta system. De beslut som fattas i ärendena förs därefter in i relationsdatabasen.

Garaget/P-huset är ett system till vilket det varje dygn skickas viss förutbestämd information från relationsdatabasen. Systemet används för att leverera uppgifter till Transportstyrelsens kunder i form av abonnemang och engångsuttag. Där ingår också den försäljningsverksamhet som Transportstyrelsen har tillstånd att bedriva enligt 9 § förordningen med instruktion för Transportstyrelsen.

OF-systemet hanterar oförsäkrade fordon. Detta system används för att kunna rapportera uppgifter från relationsdatabasen till Trafikförsäkringsföreningen för att föreningen ska kunna ta ut sådan trafikförsäkringsavgift som regleras i trafikskadelagen (1975:1410).

Disa är ett system som hanterar dispenser i fråga om bruttovikter och tunga transporter. Systemet hämtar vissa uppgifter från relationsdatabasen för att kunna utföra beräkningar och dispenshantering.

Bildregistret och tillverkningsregistret för körkort och andra behörighetshandlingar innehåller uppgifter om en persons bild och namnteckning och andra uppgifter som anges på behörighetshandlingen.

W3D3 är ett ärendehanterings- och diarieföringssystem för många typer av ärenden i Transportstyrelsens verksamhet.

Redovisning körkort är ett redovisningssystem som bl.a. används för att administrera och kontrollera betalningsflödet när det gäller de avgifter som kunder betalar i samband med ett körkortsärende.

Utbildarregistret är ett system som innehåller uppgifter om aktörer som bedriver förarutbildning och förarprov.

Enskilda godkännandesystemet är ett system för godkännande av fordon.

Swe-Type innehåller samtliga EG-typgodkännanden för personbilar och vissa godkännanden för lätta lastbilar och två- och trehjuliga motorfordon. Systemet sköts av Transportstyrelsen. I detta system kontrolleras vissa förutbestämda uppgifter i samband med registrering av fordon och i samband med leverans av uppgifter till Europeiska kommissionen avseende bl.a. genomsnittliga koldioxidutsläpp för alla nyregistrerade personbilar.

Transaktionshistorik är ett system som loggar alla transaktioner som sker i relationsdatabasen.

Strada: Transportstyrelsen ansvarar för Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som innefattar bl.a. insamling, registrering och analys av skador och olyckor inom vägtrafiksystemet som inrapporteras från polisen och sjukvården. Rapporteringssystemet ligger till grund för statistik och utvecklingsarbete inom trafiksäkerhetsområdet. Strada innehåller uppgifter om dödade och skadade personer i olyckor som är relaterade till vägtrafik och som är kända av polisen eller sjukvården. Strada är inte särskilt författningsreglerat utan regleras av dataskyddsförordningen (tidigare av PUL), dataskyddslagen, offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, samt av författningar som reglerar officiell statistik (SOU 2008:44 s. 397 f.). I promemorian Strada Transportstyrelsens olycksdatabas (Ds 2016:20) har ett förslag till reglering av Strada presenterats. Promemorian bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen har också uppdragit åt Transportstyrelsen att föreslå en finansieringsmodell för informationsutbyte av grunddata kopplat till olycksdatabasen Strada och för rapportering till Strada. Transportstyrelsen redovisade uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 24 januari 2018 (dnr N2017/06396/TS).

RDT: Transportstyrelsen ansvarar för RDT (Rikstäckande databas för trafikföreskrifter) som innehåller alla trafikföreskrifter. Trafikföreskrifterna kungörs i databasen och görs tillgängliga på Transportstyrelsens webbplats.

5.3.5 Transportstyrelsens informationsutbyten

Tillgång till uppgifterna i vägtrafikregistret kan ges på ett flertal olika sätt. Även sätten för att hämta uppgifter till registret varierar. Nedan följer en kort beskrivning av några tjänster för informationsutbyte som Transportstyrelsen tillhandahåller eller deltar i.

Direktåtkomst

Tjänsten direktåtkomst finns i två olika varianter, en för enbart sökning i vägtrafikregistret och en för både anmälan, s.k. direktanmälan, och sökning. Direktanmälan kan endast avse fordonsregistreringen och innebär att främst försäkringsbolag och de som i sin yrkesmässiga verksamhet handhar fordon, t.ex. bilhandlare, får lämna vissa uppgifter om fordon för registrering i vägtrafikregistret genom elektronisk överföring eller tonvalssignalering per telefon. I dag är drygt 11 700 slutanvändare anslutna till tjänsterna direktåtkomst eller direktanmälan.

Den som har medgetts direktåtkomst eller direktanmälan till registret kan utnyttja tjänsterna antingen genom en direkt uppkoppling mot registret eller via en extern informationsförmedlare. Externa informationsförmedlare har genom särskilda avtal med Transportstyrelsen fått tillåtelse att förmedla uppgifter i registret till andra användare. InfoTorg AB och Bilvision AB är exempel på sådana informationsförmedlare. Svenska Taxiförbundet är informationsförmedlare när det gäller systemet BKY, behörighetskontroll av yrkesförare. Uppgifter får dock endast förmedlas till användare som själva har beviljats direktåtkomst eller direktanmälan.

Särskilda informationstjänster

I anslutning till vägtrafikregistret finns det särskilda tjänster genom vilka privatpersoner, företag, organisationer och myndigheter själva kan kommunicera med registret. Viss kommunikation sker via internet medan andra tjänster innebär tonvalssignalering per telefon eller användande av sms. Vissa tjänster kräver att uppgift om registreringsnummer lämnas samt att en behörighetskod uppges eller att e-legitimation används. Nedan följer en kortfattad beskrivning av några av de tjänster som Transportstyrelsen tillhandahåller.

SMS-tjänst är en teknik för att ställa en fråga om ett fordon till vägtrafikregistret. Genom att skicka uppgift om ett registreringsnummer via sms får man svar på samma sätt med information om det fordon som har det aktuella registreringsnumret. Uppgifter lämnas t.ex. om fordonsslag, fabrikat, färg och årsmodell liksom uppgifter om ägarens namn och postort. Vidare lämnas uppgift om fordonsstatus, dvs. om fordonet är i trafik, avställt eller avregistrerat samt datum för detta. Om det finns speciella förhållanden för fordonet, t.ex. att det är leasat, köpt på kredit, stulet, hyrt eller är ett utryckningsfordon, lämnas även denna information. Via sms-tjänsten Besiktningsuppgifter lämnas besiktningsuppgifter direkt via sms. Tjänsten innebär att aktuellt registreringsnummer skickas via sms och som svar får man besiktningsinformation om fordonet i form av fordonsslag, fabrikat, modell, mätarställning, senast godkända besiktning, körförbud, föreläggande och senaste datum för nästa besiktning.

I tjänsten Röststyrd servicetelefon (Röstsvar) ställs frågor om ett fordon vid samtal med en telefonröst som genom uppläsning av uppgifter lämnar svar. I denna tjänst kan man sedan några år tillbaka bl.a. få information om fordonsrelaterade skulder i röstsvar, vilket är till stor hjälp för presumtiva bilköpare.

Bilsvar fungerar som röstsvar, med skillnaden att den som söker information i Bilsvar får knappa in sina frågor på telefonen. Tjänsten kommer emellertid på sikt att stängas ned. Den nya typen av registreringsnummer kommer att kunna ha en bokstav i stället för en siffra som sista tecken. Bedömningen är att det blir för komplicerat och kostsamt att anpassa tjänsten så att den kan hantera även sådana registreringsnummer.

Webb-tjänster används för att kommunicera med vägtrafikregistret via internet och söka efter uppgifter om ett fordon, beställa registreringsbevis, ansöka om personliga registreringsskyltar, ansöka om ursprungskontroll samt beställa mottagningsbevis och skrotningsintyg. Om frågan gäller ett fordon som är registrerat på en privatperson, lämnas endast grundläggande fordonsdata, besiktningsuppgifter, skatteuppgifter och information av mer teknisk karaktär. Fullständiga ägar- och fordonsuppgifter lämnas i stället via telefon eller e-post. Om ägaren är ett företag eller en organisation, ges fler uppgifter via tjänsten.

Andra tjänster kräver registreringsnummer och behörighetskod eller e-legitimation. Genom dessa tjänster, t. ex. mina sidor, är det möjligt att söka uppgifter om sitt fordon, ställa av eller på sitt fordon, beställa registreringsskylt och få tillgång till sina skattebeslut och preliminära dygnsbelopp avseende trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Övriga tjänster som tillhandahålls via internet är bl.a. köp av adressuppgifter eller fordonsdata, ansökan om direktanmälan och direktåtkomst till vägtrafikregistret och ansökan om enskilt godkännande.

Via e-tjänster på Transportstyrelsens webbplats är det möjligt för den enskilde att bl.a. ansöka om körkortstillstånd eller handledarskap, beställa grundhandling för körkortstillverkning och förlustanmäla sitt körkort. För företag finns det e-tjänster, som kräver särskilt avtal om anslutning, för bl.a. gymnasieutbildning, riskutbildning och trafikskolor där bl.a. prov- och utbildningsuppgifter kan sökas och rapporteras in.

Via e-tjänster på Transportstyrelsens webbplats är det möjligt att bl.a. anmäla och avanmäla fordon i yrkesmässig trafik eller biluthyrning, anmäla byte av trafikansvarig eller ansvarig person i uthyrningsrörelse och ansöka om tillstånd för internationella persontransporter eller godstransporter inom EU/EES. Det är även möjligt att se status på tillstånd och vilka fordon som finns anmälda. Tjänsterna kräver identifiering med hjälp av säkerhetskod eller e-legitimation. Man kan även ansöka om gemenskapstillstånd eller yrkestrafiktillstånd för godstransport eller beställningstrafik med buss, taxitrafiktillstånd eller tillstånd till biluthyrning. Därutöver finns det en e-tjänst som möjliggör kontroll av om ett företag har tillstånd att bedriva yrkesmässig gods- eller persontrafik.

Övrigt elektroniskt informationsutbyte

Skatteverket, Polismyndigheten, Trafikverket, Trafikförsäkringsföreningen, trafikförsäkringsbolag, generalagenter och besiktningsorgan har ett omfattande elektroniskt informationsutbyte med vägtrafikregistret. Detta informationsutbyte sker genom en direkt dataförbindelse mellan aktörernas olika system, genom filöverföring eller, där så är tillåtet,

genom samkörning av register. Informationsutbytena grundas på överenskommelser mellan myndigheten eller bolaget och Transportstyrelsen.

Samkörning sker även mellan vägtrafikregistret och vissa andra register och system. Med stöd av 2 kap. 3 § lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet har samkörning mellan vägtrafikregistret och Kronofogdemyndighetens register etablerats. Vägtrafikregistret samkörs även med Polismyndighetens system, bl.a. för att Transportstyrelsen ska få tillgång till belastningsuppgifter om de som är registrerade i vägtrafikregistret. I syfte att utbyta uppgifter om efterlysta fordon och registreringsskyltar används ELYS, ett efterlysningssystem, och Schengens informationssystem (SIS). Vidare sker samkörning med försäkringssystemet, som är ett system som används av försäkringsbolagen för att sätta en bilmärkeskod för det unika fordonet.

Internationellt informationsutbyte

Allmänt om informationsutbytet

I takt med att den gränsöverskridande trafiken ökar, ökar även behovet av samarbete och informationsutbyte över gränserna. Transportstyrelsen bedriver ett omfattande arbete med internationell anknytning och det förekommer ett relativt stort internationellt utbyte av uppgifter på vägtrafikområdet. Den långsiktiga regelutvecklingen och harmoniseringen inom registerhållningsområdet sker i huvudsak i internationella samverkansforum. Transportstyrelsen deltar t.ex. i EReg, en europeisk samverkan mellan registreringsmyndigheter inom EU. Nedan följer en kort beskrivning av några internationella informationsutbyten.

EUCARIS

Mellan vägtrafikregistermyndigheterna i vissa av EU:s medlemsstater, däribland Sverige, förekommer ett automatiskt informationsutbyte genom den tekniska plattformen EUCARIS (European Car and Driving License Information System). EUCARIS är ett samarbete baserat på ett avtal som ingicks av 15 medlemsstater i juni 2000. Sverige har ännu inte skrivit under avtalet, men deltar i informationsutbytet och utbyter genom detta vissa fordonsuppgifter. EUCARIS är ett kommunikationsnätverk och således inget självständigt register. Genom säker inloggning kan vägtrafikregistermyndigheterna i de stater som omfattas av samarbetet göra förfrågningar via nätverket. Via nätverket utbyts uppgifter om bl.a. fordon. EUCARIS används även som teknisk plattform för det informationsutbyte som sker med anledning av det s.k. Prümrådsbeslutet och för RESPER, ERRU och Crossborder (se nedan).

NorType

NorType är ett samarbete mellan Sverige, Finland, Norge och Island för registrering av tekniska uppgifter om fordon. Databasen finns på Island. Inom samarbetet finns en styrelse som består av representanter från respektive land. Ordförandeskapet varierar. Syftet med samarbetet är att

åstadkomma en enhetlig registrering av europeiska helfordonsgodkännanden och att distribuera tekniska data till de deltagande ländernas registreringsmyndigheter. NorType innehåller samtliga EG-typgodkännanden för personbilar, nästan alla godkännanden för lätta lastbilar och godkännanden för ett antal motorcyklar. Länderna tar varje natt hem uppgifter från detta system och sedan är det upp till varje land att avgöra hur uppgifterna används och lagras.

SweType är den svenska motsvarigheten till NorType och sköts av Transportstyrelsen. Från detta system hämtas vissa förutbestämda uppgifter i samband med registrering av fordon och uppgifter till kommissionen avseende bl.a. genomsnittliga CO2-utsläpp för alla nyregistrerade personbilar.

TACHOnet

Mellan vägtrafiktrafikregistermyndigheterna i vissa av EU:s medlemsländer, däribland Sverige, förekommer ett automatiskt informationsutbyte via systemet TACHOnet, som är ett verktyg för elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaterna i fråga om utfärdande och kontroll av förarkort för färdskrivare. Enligt artikel 31 i Europaparlamentets och rådets förordning EU 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (färdskrivarförordningen) ska varje medlemsstat ha viss information om förarkort i ett nationellt elektroniskt register. Vid utfärdande, ersättning och, om nödvändigt, förnyelse av förarkort ska medlemsstaterna genom elektroniskt datautbyte, företrädesvis via TACHOnet, kontrollera att föraren inte redan har ett giltigt förarkort. Vidare ska uppgifterna kunna användas för att kontrollera ett förarkorts status.

Interpol

Interpol finns hos polisen i Lyon och är ett efterlysningssystem där uppgifter om stulna fordon kontrolleras. Kontroll sker automatiskt via vägtrafikregistret i samband med ursprungskontroll av ett fordon. Transportstyrelsen levererar även uppgifter från vägtrafikregistret till detta system varje dygn via Polismyndigheten, NOA (Nationella Operativa Avdelningen).

Schengen

Schengens informationssystem (SIS) är ett gemensamt informationssystem som används i brottsbekämpningssyfte och för yttre gränskontroller inom Schengenområdet. Databasen innefattar uppgifter om efterlysta fordon och registreringsskyltar och tillförs på samma sätt som Interpol uppgifter från efterlysningssystemet via Polismyndigheten, NOA. Vid ursprungskontroll av ett fordon kontrollerar Transportstyrelsen om fordonet finns registrerat i SIS eller Interpol.

RESPER

Inom EU finns det telematiska systemet RESPER (RESeau PERmit de conduire) för utbyte av körkortsinformation mellan länderna inom EES. RESPER ska fungera som ett nav för informationsutbyte mellan de nationella myndigheter som ansvarar för att utfärda körkort, i synnerhet för att garantera erkännande av körkort och rättigheter som förvärvats i andra medlemsstater, bekämpa dokumentförfalskning och undvika utfärdande av flera körkort. EU-domstolen har i flera rättsfall identifierat en skyldighet för medlemsstaterna att utbyta information om körkort under vissa omständigheter. Sverige är sedan våren 2014 anslutet till RESPER.

Prümrådsbeslutet

Rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prümrådsbeslutet) innehåller bestämmelser som syftar till att fördjupa det gränsöverskridande samarbetet mellan de myndigheter inom EU som ansvarar för att förebygga och utreda brott. I huvudsak ska detta ske genom förenklade former för utbyte av DNA-profiler, fingeravtryck och uppgifter om fordon. Rådsbeslutet aktualiserar inte inrättande av några nya databaser, utan bygger på ett automatiserat utbyte av uppgifter som redan finns lagrade i medlemsstaternas befintliga databaser. Bestämmelserna om uppgiftsutbyte kompletteras med utförliga bestämmelser om dataskydd.

Regeringen har i propositionen Genomförande av Prümrådsbeslutet – automatiserat uppgiftsutbyte (prop. 2010/11:129), genomfört Prümrådsbeslutet i de delar som avser automatiserat utbyte av bl.a. fordonsuppgifter. Genom nationella kontaktställen ska medlemsstaterna kunna göra automatiska sökningar i varandras register över fordonsuppgifter. När ett utländskt kontaktställe söker på ett svenskregistrerat fordon i vägtrafikregistret ges det direkt tillgång till de uppgifter om ägare som finns i registret. Det svenska kontaktstället ges motsvarande tillgång till uppgifter i utländska fordonsregister. Transportstyrelsen ska biträda Polismyndigheten genom att som nationellt kontaktställe automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen.

ERRU

Regeringen har i propositionen Nya lagar för yrkestrafik och taxi (prop. 2011/12:80), bl.a. genomfört de lagändringar som behövdes med anledning av antagandet av tre EU-förordningar om villkoren för att få bedriva yrkesmässig trafik, det s.k. vägtransportpaketet.

Förordningarna innehåller bestämmelser om bl.a. informationsutbyte mellan EU:s medlemsstater. Av trafiktillståndsförordningen framgår att varje medlemsstat ska föra ett elektroniskt register över vägtransportföretag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Registren ska vara sammankopplade och tillgängliga på gemenskapsnivå genom nationella kontaktpunkter. Informationsutbytet sker genom systemet ERRU (European Register of Road Transport). Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt i Sverige och de svenska uppgifterna finns i vägtrafikregistret. Förutom uppgifter om företaget som sådant

avser utbytet uppgifter om bl.a. företagens tillstånd, fordon och överträdelser som har begåtts av företaget eller vissa till företaget knutna personer.

Gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (Crossborder enforcement)

Genom propositionen Gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott – genomförande av det nya CBE-direktivet (prop. 2015/16:24), har Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (det nya CBE-direktivet) genomförts. Syftet med direktivet är att genom ökat informationsutbyte göra det lättare för myndigheter inom EU att följa upp trafikbrott som begås med fordon som är registrerade i en annan medlemsstat. För att uppnå syftet ska medlemsstaterna enligt direktivet ge varandra direktåtkomst till sina nationella fordonsregister så att den medlemsstat där ett brott har begåtts ska kunna söka information om ägaren eller innehavaren av fordonet. Förfarandet för sökning och bestämmelser om dataskydd enligt CBE-direktivet överensstämmer i allt väsentligt med Prümrådsbeslutets motsvarande bestämmelser. Transportstyrelsen ska biträda Polismyndigheten genom att som nationellt kontaktställe automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen.

Utbyte av uppgifter om fordonsägare med Nederländerna

Sverige utbyter uppgifter om fordonsägare med Nederländerna enligt ett avtal mellan länderna. För fordon som är registrerade i Nederländerna och som ska betala trängselskatt eller infrastrukturavgifter för passager i Sverige får Transportstyrelsen ägaruppgifter.

6 Nya lagar om behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet och om registrering och användning av fordon

Regeringens förslag: Den nuvarande lagen om vägtrafikregister ska ersättas av två nya lagar, en lag om behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet och en lag om registrering och användning av fordon. Lagarna ska benämnas vägtrafikdatalag respektive lag om fordons registrering och användning.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har inga invändningar mot en uppdelning i två lagar, men anser att frågan om huruvida bestämmelser om fordons registrering ska föras in i en ny eller en befintlig lag inte är

tillräckligt utredd. *Datainspektionen* delar utredningens uppfattning att de grundläggande principerna för behandling av personuppgifter ska regleras särskilt i en egen lag och att mer detaljerade föreskrifter kan meddelas på en lägre normgivningsnivå. *Pliktverket, Trafikanalys* och *Motorhistoriska Riksförbundet* tillstyrker förslaget till ny författningsstruktur.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men har delvis ändrats språkligt.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* välkomnar att den uppgiftssamling som utgör vägtrafikregistret regleras i en egen lag, men anser att de skyddande ramar som säkerställer att behandlingen av personuppgifter är proportionerlig måste framgå av lag. *Transportstyrelsen* har inga synpunkter på förslagen, men anser att det bör framgå av rubriken till lagrådsremissen att den omfattar två nya lagar. *Kammarrätten i Göteborg, Trafikanalys, BIL Sweden, Motorbranschens Riksförbund (MRF)* och *Svenska Bankföreningen* tillstyrker förslagen. *Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Karlstad, Förvaltningsrätten i Stockholm, Migrationsverket, Polismyndigheten, Regelrådet, Riksarkivet, Riksdagens ombudsmän (JO), Skatteverket, Tullverket, Åklagarmyndigheten, Bisnode Sverige AB, Motormännens Riksförbund, Svensk Försäkring, Sveriges Åkeriföretag* och *Trafikförsäkringsföreningen* är antingen positiva till eller har inget att invända mot förslagen. *Försvarsmakten, Försäkringskassan, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Statens Energimyndighet, Trafikverket, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Säkerhetspolisen* och *Östersunds tingsrätt* har inga synpunkter på förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår av avsnitt 4 och 5 bedriver Transportstyrelsen en omfattande verksamhet på vägtrafikområdet inom vilken en mycket stor mängd personuppgifter hanteras. En förutsättning för att denna verksamhet ska kunna bedrivas på ett ändamålsenligt, rättssäkert och effektivt sätt är att myndighetens personal har tillgång till ett rationellt it-stöd för behandling av personuppgifter. Detta har betydelse inte bara för myndighetens interna hantering av uppgifterna i samband med exempelvis ärendehandläggning utan underlättar också ett effektivt informationsutbyte med andra myndigheter och aktörer. Transportstyrelsen behandlar dagligen ett mycket stort antal personuppgifter varav vissa är av känsligt slag, t.ex. uppgifter om tidigare brottslighet eller en enskilds ekonomiska eller medicinska förhållanden. Omfattande uppgifter om en enskilds privata förhållanden kan även komma att sammanställas och göras tillgängliga inom Transportstyrelsens verksamhet. Denna behandling är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sina arbetsuppgifter på ett effektivt sätt, men den skulle, om den används felaktigt, kunna utgöra ett hot mot enskildas personliga integritet.

Den personuppgiftsbehandling som förekommer i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet regleras i dag, förutom av bestämmelserna i PUL, av LVTR och FVTR. Från och med den 25 maj 2018 tillämpas även dataskyddsförordningen, som är direkt tillämplig i varje

medlemsstat. De kompletterande bestämmelser till förordningen av generell karaktär som gäller regleras i dataskyddslagen. Utöver detta måste den sektorsspecifika lagstiftningen ses över för att säkerställa dels att dubbelreglering inte sker, dels att kompletterande nationella bestämmelser införs där förordningen ger medlemsstaterna beslutanderätt eller där det finns behov av verkställighetsföreskrifter.

Både riksdagen och regeringen har uttalat att myndighetsregister som innehåller ett stort antal registrerade och har ett särskilt känsligt innehåll bör regleras särskilt i lag, även om det tidigare inte har krävts lagform enligt regeringsformen (jfr bet. 1990/91:KU11 s. 11 och 1997/98:KU18 s. 48 samt prop. 1990/91:60 s. 58 och prop. 1997/98:44 s. 41).

Den 1 januari 2011 trädde en ny lydelse av 2 kap. 6 § regeringsformen i kraft. Bestämmelsen innebär att enskilda är skyddade mot åtgärder från det allmänna som innefattar betydande intrång i den personliga integriteten, om det sker utan samtycke och innebär övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden. Sammantaget med bestämmelsen i 2 kap. 20 § regeringsformen medför den nya lydelsen av 2 kap. 6 § att åtgärder som innebär betydande intrång i den personliga integriteten måste regleras i lag.

Som nämnts tidigare behandlar Transportstyrelsen en stor mängd uppgifter, varav vissa av känsligt slag, om ett stort antal personer. Omfattande uppgifter om en enskilds privata förhållanden kan därmed komma att sammanställas och göras tillgängliga inom Transportstyrelsens verksamhet. Denna behandling kan anses innebära övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden, även om syftet med behandlingen i första hand är att kunna handlägga ärenden och i övrigt uppfylla de krav som vägtrafiklagstiftningen ställer på myndigheten. Det innebär att personuppgiftsbehandlingen – åtminstone delvis – numera skulle kunna falla inom det grundlagsskyddade området. För att behandlingen ska vara tillåten krävs i så fall att den regleras i lag.

Mot bakgrund av det anförda bör de bestämmelser som kompletterar dataskyddsförordningen, och som behövs rörande behandlingen av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet, fortsatt regleras särskilt i lag. *Datainspektionen* har anfört att de skyddande ramar som säkerställer att behandlingen av personuppgifter är proportionerlig måste framgå av lag. Kravet på proportionalitet i dataskyddsförordningens reglering återspeglar det krav som Europakonventionen ställer på lagstiftaren i en rättsstat. Enligt 2 kap. 19 § regeringsformen får inte lagar och andra föreskrifter meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen. Regeringen bedömer att det är mycket ovanligt att svensk rätt inte uppfyller Europakonventionens krav (jfr prop. 2017/18:105 s. 50). Utgångspunkten bör därför vara att även dataskyddsförordningens motsvarande krav på proportionalitet är uppfyllt i fråga om de rättsliga förpliktelser, uppgifter av allmänt intresse och den myndighetsutövning som fastställs i enlighet med svensk rätt (jfr avsnitt 7.5). Däremot måste behandlingen av personuppgifter vara nödvändig i förhållande till den rättsliga grunden (artikel 6.1 b–f) och följa principerna i artikel 5. Den föreslagna vägtrafikdatalagen bygger i stort på nuvarande LVTR. Regeringen gör

bedömningen att den föreslagna lagstiftningen, liksom den nuvarande, är proportionerlig i förhållande till de legitima mål som eftersträvas.

Vägtrafikregistret utgör en betydelsefull samhällsresurs som dagligen används av ett flertal olika aktörer. Varje år genomförs ca 540 miljoner transaktioner mot vägtrafikregistret. För samhället i stort är det därmed av grundläggande betydelse att registret fungerar effektivt och på ett rättssäkert sätt. Regleringen bör därför, som utredningen föreslår, vara flexibel så att den möjliggör utveckling och effektivisering av myndighetens verksamhet och it-stöd. Med hänsyn till den snabba tekniska utvecklingen är det också angeläget att lagregleringen i så stor utsträckning som möjligt är teknikneutral.

Utredningen föreslår att dessa utgångspunkter bäst tillgodoses genom att de grundläggande bestämmelserna som har till syfte att skydda den registrerades identitet slås fast i lag medan mer detaljerade bestämmelser för behandlingen kan regleras i förordning eller, efter bemyndigande, genom myndighetsföreskrifter. Till de regler som enligt utredningen bör ges lagform hör till exempel regler om ändamål med behandlingen, personuppgiftsansvar, behandling av känsliga personuppgifter, direktåtkomst och bestämmelser om rättelse och skadestånd. Detaljerade bestämmelser om exempelvis vilka personuppgifter som ska registreras och när uppgifterna ska gallras anser utredningen bör regleras i förordning. Regeringen instämmer i dessa utgångspunkter.

Förutom bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i vägtrafikregistret innehåller lagen om vägtrafikregister materiella bestämmelser om fordons registrering och användning. I förarbetena till LVTR (prop. 2000/01:95 s. 54 och 57–60) angavs att de bestämmelser som reglerar såväl registreringsplikten som undantagen från denna skulle anges i lag, eftersom grunden för skattskyldighet för ett fordon är knutet till fordonets registrering och RF i princip inte tillåter delegation av riksdagens normgivningsmakt inom skatteområdet. Enligt regeringen skulle därför kriterierna för när ett fordon ska vara registrerat för att få brukas, liksom villkoren för undantag från registreringsplikten, anges i LVTR. Någon föreskriftsrätt skulle alltså inte finnas i dessa avseenden. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fick dock meddela föreskrifter om andra förpliktelser beträffande registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgick av lagen under förutsättning att föreskrifterna inte avsåg skatt. Vidare ansågs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i enskilda fall skulle få medge undantag från registreringsplikten och från regler om brukande av fordon.

Liksom utredningen anser regeringen att de grundläggande förutsättningarna för ett fordons registrering och användning även i fortsättningen bör regleras i lag. Kompletterande bestämmelser bör alltjämt kunna meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Registreringen av ett fordon har en rättsverkan på så sätt att registreringen som huvudregel är en förutsättning för att fordonet ska få brukas. När det gäller övrig registrering, t.ex. av en behörighetshandling eller ett tillstånd, har registreringen i sig ingen rättsverkan utan utgör endast en förteckning över handlingar och tillstånd. Regeringen anser att de krav på funktionalitet och effektivitet samt på skydd för enskildas

personliga integritet bättre tillgodoses genom att bestämmelser som avser behandling av personuppgifter skiljs från bestämmelser som avser fordons registrering. Lagen om vägtrafikregister bör således ersättas med två nya lagar, en lag om behandling av personuppgifter och en lag om registrering och användning av fordon.

Regeringen anser, liksom utredningen, att den nya lagen om behandling av personuppgifter på vägtrafikområdet bör benämnas vägtrafikdatalag. Namnet ger en beskrivning av lagens innehåll och följer vad som gäller för åtskilliga registerförfattningar inom andra områden, t.ex. utlänningsdatalagen (2016:27) och brottsdatalagen (2018:1177). Lagen som reglerar registrering av fordon bör av tydlighetsskäl benämnas lagen om fordons registrering och användning.

7 Vägtrafikdatalagen

7.1 Lagens syfte

Regeringens förslag: Syftet med lagen ska vara att dels ge offentlighet åt den information som finns registrerad hos Transportstyrelsen, dels ge Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att värna människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens, men utredningen föreslår en annan utformning av bestämmelsen.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår av avsnitt 5.3.3 är vägtrafikregistret en viktig samhällsresurs som ett stort antal myndigheter och enskilda aktörer är beroende av i sin dagliga verksamhet. Ett viktigt syfte med lagen är därför att säkerställa att vissa personuppgifter på vägtrafikområdet finns tillgängliga hos Transportstyrelsen och att myndigheten ges möjligheter att på ett effektivt sätt tillhandahålla andra aktörer denna information. En grundläggande förutsättning för att Transportstyrelsen ska kunna tillgodose detta samhällsbehov på ett effektivt och rättssäkert sätt är att myndigheten har lagliga förutsättningar att behandla personuppgifter genom användande av en ändamålsenlig informationsteknik. Vidare måste styrelsen vid behov kunna utbyta personuppgifter elektroniskt med ett större antal olika aktörer. Personuppgifter måste också, inom ramen för det internationella samarbetet, kunna utbytas med myndigheter i andra länder.

Sedan den 25 maj 2018 utgör dataskyddsförordningen grunden för generell personuppgiftsbehandling inom EU. De kompletteringar till och undantag från förordningen som ansetts behövliga på ett generellt plan finns i den nya dataskyddslagen. Som utvecklas närmare i avsnitt 7.2

anser regeringen att det dessutom finns behov av mer precisa sektorsspecifika bestämmelser på vägtrafikområdet. Sådana kompletterande bestämmelser till dataskyddsförordningen bör enligt regeringen tas in i vägtrafikdatalagen.

Hantering av personuppgifter på det sätt Transportstyrelsen har behov av kan innebära en risk för intrång i den personliga integriteten. Vid utformningen av vägtrafikdatalagen är det därför viktigt att, inom ramen för vad dataskyddsförordningen medger, hitta en väl avvägd balans mellan å ena sidan människors rätt till skydd av personuppgifter och å andra sidan samhällets rättmätiga krav på att verksamheten på vägtrafikområdet kan bedrivas på ett effektivt och välordnat sätt. Intrång i den personliga integriteten måste alltid stå i rimlig proportion till det intresse som ska tillgodoses med behandlingen av personuppgifterna. Bestämmelserna i lagen har till syfte att balansera dessa båda intressen. Detta dubbla syfte bör, liksom syftet att offentliggöra sådana personuppgifter på vägtrafikområdet som finns registrerade hos Transportstyrelsen, komma till tydligt uttryck i lagen.

7.2 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Vägtrafikdatalagen ska gälla behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Lagen ska endast gälla om behandlingen av personuppgifter är helt eller delvis automatiserad eller om personuppgifterna ingår i eller kommer att ingå i ett register. Vissa av bestämmelserna i lagen ska gälla även vid behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår dock en annan utformning av bestämmelsen om behandling av andra uppgifter än personuppgifter.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* har inga synpunkter på förslaget, men understryker behovet av att Strada regleras i lag. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget men anser att gränsdragningen i förhållande till väg- och trafiklagstiftningen bör klargöras i författningstexten och att uppgifter om mobiltelefonnummer, e-postadress och vissa administrativa uppgifter hänförliga till en registrerad person bör omfattas av lagens tillämpningsområde. *Trafikanalys* anser inte att Strada bör omfattas av lagens tillämpningsområde, men understryker vikten av lagreglering.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* avstyrker förslaget i de delar det rör juridiska personer eftersom innebörden och omfattningen av lagen måste stämma överens med dataskyddsförordningen. *Sveriges Åkeriföretag* ställer sig frågande till påståendet att juridiska och avlidna personer inte har samma behov av integritetsskydd som fysiska personer som är i livet och anser att det finns ett fortsatt stort värde av ett starkt integritetsskydd även för den avlidne, dödsboet och dödsbodelägarna.

Skälen för regeringens förslag

Dataskyddsförordningen

Dataskyddsförordningen ska enligt artikel 2.1 tillämpas på helt eller delvis automatiserad behandling av personuppgifter och på annan behandling av personuppgifter som ingår i eller kommer att ingå i ett register. Eftersom inget av de undantag från tillämpningsområdet som anges i artikel 2.2 är tillämpligt på Transportstyrelsens behandling av personuppgifter på vägtrafikområdet omfattas behandlingen av dataskyddsförordningens tillämpningsområde. Förordningen hindrar dock inte att medlemsstaterna fritt bestämmer tillämpningsområdet för den nationella dataskyddslagstiftningen. Det innebär att den nationella registerlagstiftningen för den verksamhet som regleras kan ha ett vidare eller snävare tillämpningsområde än dataskyddsförordningen och t.ex. omfatta sådan manuell behandling av personuppgifter som inte omfattas av dataskyddsförordningen och behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna (jfr skäl 14 och 27 i dataskyddsförordningen).

Verksamhet som lagen ska tillämpas på

Transportstyrelsens verksamhet kan delas in i fyra olika verksamhetsgrenar: järnväg, luftfart, sjöfart och vägtrafik. Tillämpningsområdet för den nya vägtrafikdatalagen bör begränsas till trafikslaget väg, i enlighet med vad som i princip gäller för LVTR.

Enligt 1 § förordningen med instruktion för Transportstyrelsen har myndigheten till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska vidare verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Mot den bakgrunden skulle det vara naturligt att avgränsa lagens tillämpningsområde till att gälla Transportstyrelsens hela verksamhet på vägtrafikområdet. Vägtrafikområdet är emellertid ett komplext område med en stor mängd delverksamheter av varierande slag som innefattar tillämpning av ett mycket stort antal författningar. Tillämpningsområdet bör vidare begränsas till sådan verksamhet som det finns ett behov av och som det anses lämpligt att reglera närmare i förhållande till dataskyddsförordningen och dataskyddslagen.

Enligt regeringens uppfattning bör endast de delar av Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet där det förekommer en omfattande behandling av personuppgifter regleras särskilt i vägtrafikdatalagen. Begreppsmässigt kan en sådan uppdelning göras i verksamhet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Denna uppdelning är enligt regeringen både ändamålsenlig och tydlig. Nedan beskrivs kortfattat den huvudsakliga verksamhet som avses med respektive område.

Med Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon avses verksamhet som direkt eller indirekt har anknytning till fordonsägare, fordon och fordons utrustning. Med fordon avses detsamma som i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Verksamheten avser i första hand registrering av fordon och deras ägare samt de förhållanden som hänger samman med den registreringen, såsom tillhandahållande av saluvagnslicens och uttag av fordonsskatt, trängselskatt, vägavgifter, överlastavgifter och felparkeringsavgifter. Vidare omfattas verksamhet som avser fordons

beskaffenhet och utrustning, såsom frågor om typgodkännande och enskilt godkännande samt frågor om besiktning av fordon.

Verksamheten som rör behörigheter avser verksamhet som direkt eller indirekt rör behörighet eller utbildning som krävs för att föra ett fordon av visst slag eller i viss verksamhet. Bland annat avses Transportstyrelsens handläggning av ärenden om förarbehörigheter, taxiförarlegitimation och om yrkeskompetensbevis.

Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd innefattar verksamhet som direkt eller indirekt avser tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet på vägtrafikområdet. Med yrkesmässig verksamhet på vägtrafikområdet avses t.ex. yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning. Vidare omfattas yrkesmässig utbildning, t.ex. körkortsutbildning, samt förordnanden och godkännanden av personal, t.ex. förordnande av förarprövare och godkännande som trafikskolechef.

Med Transportstyrelsens tillsynsverksamhet avses till att börja med tillsynen på fordons-, körkorts- och yrkestrafikområdena. Även annan tillsyn som ankommer på Transportstyrelsen och som gäller vägtrafik omfattas dock, såsom tillsyn över besiktningsverksamheten, säkerheten i vägtunnlar och elektroniska vägtullssystem.

Utredningen har föreslagit att Transportstyrelsens verksamhet enligt väg- och trafiklagstiftningen i princip inte ska omfattas av vägtrafikdatalagens tillämpningsområde. Det rör sig exempelvis om verksamhet som kan sägas utmynna i någon form av tillstånd, t.ex. Transportstyrelsens dispensprövning enligt trafikförordningen (1998:1276) och förordningen (1970:340) om skolskjutsning, prövning av tillstånd enligt förordningen (2004:1169) om vägtransportledare och godkännande enligt lagen (2006:418) och förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar. I dessa fall torde endast ett fåtal personuppgifter, som inte är integritetskänsliga, komma i fråga att behandla. Enligt utredningen är det därför inte motiverat med en särreglering (i förhållande till PUL) i de fallen. Regeringen har förståelse för utredningens bedömning. Som *Transportstyrelsen* har påpekat är det dock svårt att av utredningens förslag till lagtext sluta sig till att den här verksamheten inte ska omfattas av Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd. Det är vidare så, som Transportstyrelsen också har påpekat, att styrelsens tillsynsverksamhet även omfattar t.ex. vägtunnlar, som är en del av väglagstiftningen. Vissa uppgifter som omfattas av väg- och trafiklagstiftningen kommer således att behöva registreras och behandlas av Transportstyrelsen. Trots att endast ett fåtal personuppgifter torde komma i fråga att behandla inom dessa områden gör regeringen mot den bakgrunden bedömningen att Transportstyrelsens verksamhet enligt väg- och trafiklagstiftningen inte generellt bör undantas från vägtrafikdatalagens tillämpningsområde. Om sådan verksamhet rör exempelvis tillstånd eller tillsyn, ska behandlingen av personuppgifter således följa vägtrafikdatalagens bestämmelser om sådan verksamhet. Begreppet tillstånd bör i detta sammanhang tolkas i en vid bemärkelse, innefattande även dispenser, undantag och godkännanden.

I motsats till utredningen anser *Transportstyrelsen* att det är mest ändamålsenligt och klarläggande att låta personuppgifter om mobiltelefonnummer, e-postadress och vissa administrativa person-

 uppgifter, t.ex. statusuppgifter vid framställning av körkort såsom

”initierad” eller ”framställd” i fråga om grundhandling för körkort, som är hänförliga till en registrerad person omfattas av lagens tillämpningsområde. Även om det, som utredningen anför i förhållande till PUL, skulle kunna vara tillräckligt att låta dataskyddsförordningens och dataskyddslagens bestämmelser gälla i dessa fall anser regeringen att ändamålsskäl talar för att inkludera nämnda personuppgifter i lagens tillämpningsområde. Skyddet för den enskildes personuppgifter blir därmed också starkare. Behandlingen får i dessa fall anses ske inom ramen för verksamheten som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.

Slutligen bör vägtrafikdatalagen, liksom dataskyddsförordningen, endast tillämpas om behandlingen av personuppgifter är helt eller delvis automatiserad eller om personuppgifterna ingår i eller kommer att ingå i ett register.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen således att lagen ska tillämpas på behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, om behandlingen är helt eller delvis automatiserad eller om personuppgifterna ingår i eller kommer att ingå i ett register.

Verksamhet som faller utanför lagens tillämpningsområde

Med den föreslagna lösningen kommer behandling av personuppgifter i samband med de interna och administrativa åtgärder som kan förekomma i Transportstyrelsens verksamhet i huvudsak att falla utanför lagens tillämpningsområde (jfr dock föregående avsnitt angående vissa administrativa personuppgifter såsom mobiltelefonnummer och e-postadress). Exempel på interna åtgärder kan vara Transportstyrelsens framtagande av handböcker och policydokument m.m. Personuppgifter torde dock sällan behandlas i dessa fall. Som exempel på administrativa områden kan nämnas personal- och lokalfrågor och ekonomihantering.

Regeringen delar vidare utredningens och *Transportstyrelsens* bedömning att Transportstyrelsens överprövning av länsstyrelsebeslut som rör lokala trafikföreskrifter bör falla utanför lagens tillämpningsområde.

Inte heller Transportstyrelsens arbete med analys och uppföljning av vägtransportsystemets utformning och funktion, trafiksäkerhet samt forskning och utveckling omfattas av lagens föreslagna tillämpningsområde. I den mån det blir aktuellt med hantering av personuppgifter i denna verksamhet, undantaget den som är relaterad till Strada (se nedan), torde behandlingen endast vara av ringa omfattning. Det är därmed inte heller i dessa fall motiverat med en sektorsspecifik kompletterande reglering i förhållande till dataskyddsförordningen.

Den 1 oktober 2015 gav Näringsdepartementet en särskild utredare i uppdrag att utreda vissa frågor, bl.a. mandat och integritets- och sekretessfrågor, när det gäller vägtrafikolycksregistret Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Uppdraget, inklusive förslag till en ny lag som ska reglera den personuppgiftsbehandling som sker i Strada, redovisades i promemorian Strada Transportstyrelsens olycksdatabas (Ds 2016:20) den 29 juni 2016. Promemorian bereds nu i Regeringskansliet.

Regeringen anser att det inte är lämpligt att föregripa den beredningen och Strada behandlas därför inte i denna remiss.

Behandling av andra uppgifter än personuppgifter

Dataskyddsförordningen definierar personuppgifter som varje upplysning som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person. Behandling av uppgifter om t.ex. juridiska personer omfattas således inte av förordningen (jfr skäl 14 i förordningen). Av skäl 27 framgår att förordningen inte heller gäller behandling av personuppgifter som avser avlidna personer. Som angetts ovan kan en nationell författning alltjämt omfatta sådan verksamhet som faller utanför dataskyddsförordningens tillämpningsområde och därmed utsträckas till att omfatta exempelvis behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna personer. Med hänsyn till *Datainspektionens* synpunkt vill regeringen dock framhålla att det förhållandet att vissa bestämmelser i lagen gäller även vid behandling av uppgifter om juridiska och avlidna personer inte medför att dataskyddsförordningen blir tillämplig vid behandling av uppgifter som inte utgör personuppgifter.

Vägtrafikregistret innehåller inte enbart personuppgifter, utan även uppgifter om t.ex. juridiska personer och tekniska uppgifter om fordon som inte kan hänföras till någon identifierad eller identifierbar fysisk person som är i livet. Enligt LVTR gäller dock bestämmelserna om bl.a. ändamål, direktåtkomst, rättelse och skadestånd enbart behandling av personuppgifter.

Även om juridiska personer och avlidna inte har samma behov av integritetsskydd som levande fysiska personer finns det, som också utredningen anser, skäl att tillämpa vissa grundläggande bestämmelser i vägtrafikdatalagen även på andra uppgifter än personuppgifter. Liksom enligt dagens reglering bör bestämmelserna om innehåll, gallring och sökbegrepp tillämpas även på uppgifter om juridiska personer och avlidna. Till sådana uppgifter räknas inte enbart uppgifter om t.ex. ett företags namn och adress, utan även t.ex. tekniska uppgifter om ett fordon som ägs av en juridisk person eller som är registrerat på en avliden person omfattas. Regeringen delar således *Sveriges Åkeriföretags* uppfattning att även uppgifter om juridiska och avlidna personer är skyddsvärda. När det gäller personuppgiftsansvaret för behandlingen av sådana uppgifter, se avsnitt 7.5.

Eftersom behovet av integritetsskydd för de olika uppgifterna skiljer sig åt finns det dock enligt regeringens uppfattning inte skäl att införa samma skyddsregler för uppgifter om juridiska personer och avlidna som för fysiska personer som är i livet. Exempelvis bör det, liksom i dag, inte uppställas krav på att uppgifter om juridiska personer och avlidna behandlas endast i enlighet med de i lagen angivna ändamålen. Vidare bör bestämmelser motsvarande dataskyddsförordningens bestämmelser om den registrerades rättigheter inte införas för juridiska eller avlidna personer. Transportstyrelsen har således t. ex. inte någon särskild informationsskyldighet i dessa fall. Inte heller bör särskilda regler om skadestånd och rättelse införas för juridiska eller avlidna personer, eftersom dessa regler syftar till att ge ersättning för respektive minimera den personliga kränkning som en felaktig personuppgiftsbehandling kan

innebära. Att sådana bestämmelser inte införs i förhållande till juridiska eller avlidna personer förtar dock inte myndighetens eget intresse av och ansvar för att de uppgifter som behandlas är riktiga och att rätta felaktiga uppgifter.

Bestämmelserna om tillgången till personuppgifter och avskiljande av personuppgifter syftar till att skydda den enskildes personliga integritet genom att säkerställa att uppgifter endast är tillgängliga för dem som behöver uppgifterna för sitt arbete. Även om det inte finns samma skyddsbehov för uppgifter om juridiska personer och avlidna personer som för levande fysiska personer anser regeringen att det saknas skäl att låta dessa uppgifter vara tillgängliga för anställda hos Transportstyrelsen som saknar behov av uppgifterna. Även dessa bestämmelser bör således vara tillämpliga på behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna.

7.3 Förhållandet till annan reglering

Regeringens förslag: Vägtrafikdatalagen ska i fråga om behandling av personuppgifter komplettera EU:s dataskyddsförordning. Om inte annat följer av vägtrafikdatalagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen ska även lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen gälla.

Hänvisningar till EU:s dataskyddsförordning ska vara dynamiska, dvs. avse förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Utredningen framför inte något motsvarande förslag.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Dataskyddsförordningen är direkt tillämplig, vilket innebär begränsningar av möjligheten att införa eller behålla nationella bestämmelser om dataskydd. Ett förhållandevis stort antal artiklar förutsätter eller medger dock nationella bestämmelser som kompletterar eller föreskriver undantag från förordningens bestämmelser. Enligt skäl 8 i förordningen är det då även, om det är nödvändigt för samstämmigheten och för att göra de nationella bestämmelserna begripliga, möjligt att införliva delar av förordningen i nationell rätt.

De kompletterande bestämmelser av generell karaktär som har ansetts nödvändiga eller lämpliga finns i dataskyddslagen och i förordningen (2019:219) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. Dessa bestämmelser utgör tillsammans med dataskyddsförordningens bestämmelser till viss del tillräcklig reglering för vägtrafikområdet, men det finns även behov av mer precisa sektorsspecifika bestämmelser för att komplettera de generella bestämmelserna. Sådana bestämmelser bör tas in i den nya vägtrafikdatalagen. I den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i vägtrafikdatalagen eller en förordning som har meddelats med stöd av den, bör dock bestämmelserna i dataskyddslagen och anslutande föreskrifter tillämpas.

Vägtrafikdatalagen kommer således att omfatta sådan personuppgiftsbehandling som omfattas av dataskyddsförordningen, dvs. helt eller delvis automatiserad behandling av personuppgifter och annan behandling av personuppgifter som ingår i eller kommer att ingå i ett register. Ett register definieras i artikel 4.6 i dataskyddsförordningen som varje strukturerad samling av personuppgifter som är tillgänglig enligt särskilda kriterier, oavsett om samlingen är centraliserad, decentraliserad eller spridd på grundval av funktionella eller geografiska förhållanden. Lagen kommer därmed att omfatta all automatiserad behandling av personuppgifter, oavsett vilket datasystem eller register som används, och viss manuell behandling. Tillämpningen av lagen är vidare oberoende av om behandlingen sker hos en enskild tjänsteman eller i ett system där personuppgifter och handlingar är gemensamt tillgängliga i verksamheten. Som framgår av avsnitt 7.2 är dock lagens tillämpningsområde begränsat till en viss typ av verksamhet.

I fråga om hänvisningar i vägtrafikdatalagen till dataskyddsförordningen anser regeringen att de, liksom merparten av hänvisningarna i dataskyddslagen, ska vara dynamiska, dvs. avse förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen, för att säkerställa att den direkt tillämpliga förordningen får omedelbart genomslag. Regeringen anser att en sådan hänvisningsteknik är lämplig då en hänvisning till en bestämmelse i dataskyddsförordningen är av upplysande karaktär, såsom hänvisningarna i 2 kap. 5 § 6 om ändamål. I 2 kap. 19 § finns en bestämmelse som föreskriver undantag från dataskyddsförordningens bestämmelser i fråga om den registrerades rätt till rättelse. Undantaget motiveras av en balans mellan den registrerades skydd enligt dataskyddsförordningen och den personuppgiftsansvariges verksamhet eller en tredje parts personliga integritet. Även i detta fall anser regeringen att det är mest lämpligt med en dynamisk hänvisning för att säkerställa att balansen består även efter en eventuell ändring av dataskyddsförordningen.

Som framhållits i tidigare lagstiftningsärenden (jfr prop. 2009/10:85 s. 68 och 125 och prop. 2014/15:63 s. 79) är risken för otillbörliga intrång i den personliga integriteten större när personuppgifter används av flera gemensamt i en verksamhet än när sådana uppgifter behandlas av en enskild tjänsteman vid den egna datorn utan att någon annan har åtkomst till personuppgifterna. Regeringen anser därför att det bör införas särskilda och mer begränsande regler för behandling av personuppgifter som används av eller i vart fall är tillgängliga för fler än ett fåtal personer, se avsnitt 7.18.

7.4 Rättslig grund för behandling av personuppgifter

Regeringens bedömning: Sådan behandling av personuppgifter som är nödvändig i Transportstyrelsens verksamhet till följd av författningar på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, kan ske med stöd av EU:s dataskyddsförordning. Det finns inte något behov av författningsändringar i detta avseende.

Den personuppgiftsansvarige är skyldig att se till att den konkreta personuppgiftsbehandlingen uppfyller EU:s dataskyddsförordnings krav på personuppgiftsbehandling.

Utredningen gör inte någon motsvarande bedömning.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* efterfrågar en tydligare beskrivning av vilka uppgifter som faller under respektive rättslig grund och ett ställningstagande till om en konsekvensbedömning enligt artikel 35 krävs och om det i så fall räcker att den genomförs som ett led i lagstiftningsarbetet.

Skälen för regeringens bedömning

Dataskyddsförordningens krav

Dataskyddsförordningen utgår från att varje behandling av personuppgifter måste vila på en av de rättsliga grunder som räknas upp i artikel 6.1. Grunderna innefattar att behandlingen ska vara nödvändig för att utföra den fastställda uppgiften. Bestämmelsen motsvarar i stora drag artikel 7 i dataskyddsdirektivet, som har genomförts i svensk rätt genom 10 § PUL. Uppräkningen i artikel 6.1 är uttömmande. Om inget av dessa villkor är uppfyllda är behandlingen inte laglig och får därmed inte utföras. De olika villkoren är i viss mån överlappande och flera rättsliga grunder kan därför vara tillämpliga för en och samma behandling.

Det är dock inte tillräckligt att behandlingen är laglig enligt artikel 6.1 i dataskyddsförordningen, dvs. att den är rättsligt grundad. Den personuppgiftsansvarige måste också uppfylla kraven i övriga bestämmelser i förordningen, t.ex. de allmänna principerna i artikel 5. I artikel 7 och 8 anges närmare villkor för tillämpningen av artikel 6.1 a, dvs. den rättsliga grund som utgår från den registrerades samtycke. När det gäller behandling som avser särskilda kategorier av personuppgifter (känsliga personuppgifter) eller personuppgifter som rör fällande domar i brottmål samt överträdelser anges ytterligare villkor i artiklarna 9 och 10.

För att följa kraven i artikel 6.1 c och 6.1 e får medlemsstaterna enligt artikel 6.2 fastställa specifika krav för behandlingen av personuppgifter och andra åtgärder för att anpassa tillämpningen av förordningens bestämmelser och säkerställa en laglig och rättvis behandling.

Kravet i artikel 6.3 första stycket på att grunden för behandling av personuppgifter enligt artikel 6.1 c och e ska vara fastställd i unionsrätten eller den nationella rätten utgör ett ytterligare villkor för tillämpning som ska vara uppfyllt. Även syftet med behandlingen ska fastställas i den

rättsliga grunden eller, i fråga om behandling enligt artikel 6.1 e, vara nödvändigt för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Den rättsliga grunden kan vidare innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen, bl.a. de allmänna villkor som ska gälla, vilken typ av uppgifter som ska behandlas, ändamålsbegränsningar och lagringstid.

Artikel 6.3 ställer också krav på att, i fråga om grunden för personuppgiftsbehandling, unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas. I fråga om kravet på proportionalitet uttalar regeringen i propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 50) att utgångspunkten bör vara att dataskyddsförordningens krav är uppfyllt i fråga om de rättsliga förpliktelser, de uppgifter av allmänt intresse och den myndighetsutövning som fastställs i enlighet med svensk rätt. Den personuppgiftsansvarige behöver därmed inte göra någon proportionalitetsbedömning avseende regleringen av den rättsliga grunden för behandlingen, utan kan utgå från att svensk rätt uppfyller detta krav. Däremot måste behandlingen vara nödvändig i förhållande till den rättsliga grunden och följa de grundläggande principerna i artikel 5.

Slutligen berör artikel 6.4 den prövning som ska göras i situationen att en behandling sker för andra ändamål än de ursprungliga, den s.k. finalitetsprövningen.

Bedömningen i propositionen Ny dataskyddslag

Regeringen konstaterar i propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 48 f.) när det gäller behandling som är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse (artikel 6.1 c), som ett led i myndighetsutövning eller för att utföra en uppgift av allmänt intresse (artikel 6.1 e) att det även måste finnas ett annat stöd i rättsordningen än det som ges i dataskyddsförordningen. I artikel 6.3 första stycket i dataskyddsförordningen anges det nämligen att den grund för behandlingen som avses i artikel 6.1 c och e ska fastställas i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Det krävs således inte en reglering i unionsrätten eller i nationell rätt av den personuppgiftsbehandling som ska ske med stöd av dessa rättsliga grunder. Det som måste ha stöd i rättsordningen är i stället den rättsliga förpliktelsen respektive uppgiften av allmänt intresse eller rätten att utöva myndighet. Regeringen konstaterar vidare att en rättslig grund är fastställd i enlighet med svensk rätt om den följer av författning eller beslut som meddelats i enlighet med regeringsformens bestämmelser.

Regeringen gör bedömningen att det inte behövs någon ytterligare nationell reglering på generell nivå för att sådan behandling av personuppgifter som är nödvändig för att uppfylla en rättslig förpliktelse, som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning eller för att utföra en uppgift av allmänt intresse ska kunna ske med stöd av de rättsliga grunderna i artikel 6.1 c och e i dataskyddsförordningen (s. 52 f.). Det finns dock enligt regeringens uppfattning skäl att ta in vissa förtydligande bestämmelser i den generella regleringen. Av 2 kap. 1 §

dataskyddslagen framgår således att en rättslig förpliktelse utgör en rättslig grund för behandling av personuppgifter om förpliktelsen följer av lag eller annan författning, av kollektivavtal eller av beslut som har meddelats med stöd av lag eller annan författning. Vidare följer av 2 kap. 2 § dataskyddslagen att som rättslig grund kan åberopas dels en uppgift av allmänt intresse som följer av lag eller annan författning eller av kollektivavtal eller av beslut som har meddelats med stöd av lag eller annan författning, dels myndighetsutövning som sker enligt lag eller annan författning.

Det finns rättslig grund för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter

Transportstyrelsen bedriver en omfattande verksamhet på vägtrafikområdet. Styrelsens uppgifter framgår av ett flertal författningar och kräver i stor utsträckning behandling av personuppgifter för att kunna utföras. Inledningsvis kan nämnas Transportstyrelsens skyldighet att föra vägtrafikregistret enligt 7 § LVTR, där ett stort antal personuppgifter om bl.a. fordonsägare och innehavare av olika behörigheter och tillstånd ska registreras. Regeringen föreslår att motsvarande skyldighet för Transportstyrelsen att registrera personuppgifter förs in i den nya vägtrafikdatalagen. Personuppgifter behandlas även i stor utsträckning i styrelsens ärendehandläggning, t.ex. vid beslut avseende körkort enligt KKL, taxiförarlegitimation och taxitrafiktillstånd enligt TTL, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt YTL och trängselskatt enligt lagen om trängselskatt. Även i styrelsens tillsynsverksamhet behandlas personuppgifter. För en mer utförlig beskrivning av verksamheten, se avsnitt 5.3.

Transportstyrelsens uppgifter är regelmässigt av allmänt intresse och innefattar i stor utsträckning myndighetsutövning. I vissa fall utgör de även rättsliga förpliktelser. På ett övergripande plan bör det framhållas att de uppgifter som Transportstyrelsens personuppgiftsbehandling avser till följd av författningsreglerad verksamhet har stöd i nationell rätt. Det är dock enligt regeringen inte möjligt att som *Datainspektionen* efterfrågar peka ut samtliga författningsbestämmelser som kan utgöra rättslig grund för den personuppgiftsbehandling som är tillåten inom ansvarsområdena och ange vilken rättslig grund som är tillämplig i varje enskilt fall. Det kan i stället generellt konstateras att myndighetsutövning i Sverige inte kan ske utan författningsstöd. Det kan därför enligt regeringens mening förutsättas att den rättsliga grunden för personuppgiftsbehandling som sker som ett led i myndighetsutövning är fastställd i nationell rätt på det sätt som dataskyddsförordningen kräver. Vidare är de uppgifter som statliga myndigheter utför generellt uppgifter av allmänt intresse. Myndigheternas verksamhet och uppdrag är enligt regeringen reglerade på ett sådant sätt att dataskyddsförordningens krav på att grunden för behandlingen ska vara fastställd i nationell rätt är uppfyllt. Detsamma gäller när den rättsliga grunden är en rättslig förpliktelse som en myndighet åläggs genom en författning och som kräver personuppgiftsbehandling. Även förvaltningsmyndigheter kan, vid sidan av sina uppgifter och uppdrag, sägas ha rättsliga förpliktelser. En myndighets uppdrag enligt myndighetsinstruktionen eller ett

regleringsbrev kan i vissa fall vara en fastställd rättslig förpliktelse i dataskyddsförordningens mening, t.ex. om myndigheten ges i uppdrag att föra ett visst register (jfr prop. 2017/18:105 s. 53). Den personuppgiftsansvarige har vidare ett generellt ansvar för att inte utföra någon olaglig behandling av personuppgifter (jfr artikel 5.2 i dataskyddsförordningen).

Enligt artikel 6.3 andra stycket i dataskyddsförordningen krävs bl.a. att medlemsstaternas nationella rätt ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas. Kravet på proportionalitet i dataskyddsförordningens reglering återspeglar det krav som Europakonventionen ställer på lagstiftaren i en rättsstat. Enligt 2 kap. 19 § RF får inte lagar och andra föreskrifter meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen. Regeringen bedömer att det är mycket ovanligt att svensk rätt inte uppfyller Europakonventionens krav (jfr prop. 2017/18:105 s. 50). Utgångspunkten bör därför vara att även dataskyddsförordningens motsvarande krav är uppfyllt i fråga om de rättsliga förpliktelser, uppgifter av allmänt intresse och den myndighetsutövning som fastställs i enlighet med svensk rätt (jfr avsnitt 7.4). Däremot måste behandlingen av personuppgifter vara nödvändig i förhållande till den rättsliga grunden (artikel 6.1 b–f) och följa principerna i artikel 5. Mot denna bakgrund kan det enligt regeringen förutsättas att när de bestämmelser som utgör grund för behandling av personuppgifter på vägtrafikområdet infördes, bedömdes de uppfylla mål av allmänt intresse och vara proportionella mot det legitima mål som eftersträvades. Regeringen bedömer vidare att syftet med sådan behandling som är nödvändig för att fullgöra rättsliga förpliktelser regelmässigt framgår i de författningar eller beslut som ger stöd för förpliktelsen. Regeringen finner därför inte skäl att i detta sammanhang generellt ompröva tidigare ställningstaganden beträffande samtliga berörda lagar. Någon ytterligare analys av om lagstiftningen är proportionell mot det legitima mål som eftersträvas är enligt regeringens mening inte heller motiverad. Däremot finns det enligt regeringen ett behov av att införa särskilda ändamål för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter på vägtrafikområdet. Sådana bestämmelser föreslås i avsnitt 7.9–13.

Utöver den behandling av personuppgifter som krävs i Transportstyrelsens egen verksamhet, behandlar myndigheten personuppgifter för att lämna ut uppgifter till andra myndigheter och enskilda. Även i dessa situationer krävs att personuppgiftsbehandlingen är nödvändig för grunden för behandlingen, dvs. den rättsliga förpliktelsen, uppgiften av allmänt intresse respektive myndighetsutövningen (jfr artikel 6.1 c och e). Behandlingen måste även ha stöd i lag eller förordning.

Transportstyrelsen är i vissa fall enligt lag eller förordning skyldig att på begäran lämna ut uppgifter till andra. Enligt exempelvis 6 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL, ska en myndighet på begäran av en annan myndighet lämna uppgift som den förfogar över, i den mån hinder inte möter på grund av bestämmelse om sekretess eller av hänsyn till arbetets behöriga gång.

Transportstyrelsen tillhandahåller vidare på begäran av den registrerade eller vissa myndigheter utdrag som avser registreringen av bl.a. fordon, behörigheter och yrkes- och taxitrafik (se 4 kap. 6–10 §§

FVTR). Uppgifter som avser trängselskatt ska på begäran lämnas till Skatteverket när det behövs för verkets handläggning av ett ärende om trängselskatt (se 4 kap. 10 a § FVTR). Regeringen har inte för avsikt att begränsa denna tillgång till uppgifter. Av 10 kap. 28 § OSL framgår att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning.

Vidare finns det ett antal författningar med bestämmelser som medför att uppgifter får lämnas ut. Bestämmelserna innebär således inte, som de ovan beskrivna, en uppgiftsskyldighet, utan enbart att utlämnande är tillåtet. Ett exempel på en sådan bestämmelse är 10 kap. 15 § OSL. I bestämmelsen anges att sekretess inte hindrar att uppgift lämnas till regeringen eller riksdagen. Vidare finns i 10 kap. 27 § samma lag en generalklausul som innebär att en sekretessbelagd uppgift får lämnas till en annan myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas ut har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.

Myndigheter lämnar inte enbart ut uppgifter för att tillgodose andras behov. En myndighet kan även lämna ut uppgifter på eget initiativ, till exempel för att kunna utföra en uppgift i den egna verksamheten. Det kan till exempel ske med stöd av 10 kap. 2 § OSL, som anger att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en enskild eller till en annan myndighet, om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet.

Begreppet uppgifter av allmänt intresse omfattar inte bara uppgifter som utförs som en följd av ett offentligrättsligt och uttryckligt åliggande eller uppdrag. I förordningen med instruktion för Transportstyrelsen har styrelsen getts befogenhet att bedriva viss uppdragsverksamhet. Transportstyrelsen får enligt 9 § sälja uppgifter som avser fordonsregistreringen och enligt 12 b § inom sitt verksamhetsområde samverka med, lämna bistånd till och i övrigt bedriva uppdragsverksamhet gentemot utländska myndigheter och organisationer i frågor som främst rör regelutveckling och certifiering. Även denna typ av verksamhet är motiverad av ett allmänt intresse. Uppgifter som avser den registrerades personliga förhållanden får dock inte säljas, om de kan antas utgöra ett hot mot dennes personliga integritet.

Även Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i syfte att lämna ut uppgifter från vägtrafikregistret har därmed i sig en legal grund, som har offentliggjorts genom tydliga, precisa och förutsebara regler. Nödvändig behandling av personuppgifter kan därmed ske med stöd av artikel 6.1 c eller e i dataskyddsförordningen. Däremot bör det enligt regeringen av tydlighetsskäl införas särskilda ändamål även för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter för uppgiftslämnande. Sådana bestämmelser föreslås i avsnitt 7.9–13.

När bestämmelser om uppgiftslämnande har införts i lagstiftningen får det förutsättas att det gjorts en avvägning mellan intresset av att uppgiften lämnas ut och intresset av att skydda enskilda personers integritet, där man funnit att uppgiften ska eller får lämnas ut.

Kravet på konsekvensbedömningar i vissa fall

Enligt dataskyddsförordningen ska den personuppgiftsansvarige i vissa fall göra en bedömning av den planerade personuppgiftsbehandlingens

konsekvenser för skyddet av personuppgifter (artikel 35). Konsekvensbedömningen ska enligt förordningen göras om en typ av behandling, särskilt med användning av ny teknik och med beaktande av dess art, omfattning, sammanhang och ändamål, sannolikt leder till en hög risk för fysiska personers rättigheter och friheter. En konsekvensbedömning behöver dock i regel inte göras vid behandling som sker med stöd av artikel 6.1 c eller 6.1 e (rättslig förpliktelse, allmänt intresse och myndighetsutövning), om en konsekvensbedömning redan har gjorts vid antagandet av den reglering som utgör den rättsliga grunden för behandlingen (artikel 35.10). I enlighet med de riktlinjer som antagits av den s.k. artikel 29-gruppen är kravet på konsekvensbedömning dessutom primärt tillämpligt på sådana behandlingssituationer som initierats efter det att dataskyddsförordningen började tillämpas den 25 maj 2018 och på befintliga behandlingar där riskerna av något skäl har ändrats (Riktlinjer om konsekvensbedömning avseende dataskydd och fastställande av huruvida behandlingen ”sannolikt leder till en hög risk” i den mening som avses i förordning 2016/679, WP 248 rev.01). *Datainspektionen* anser att man i lagstiftningsarbetet bör ta ställning till om en konsekvensbedömning enligt artikel 35 krävs och om det i så fall räcker att den genomförs som ett led i lagstiftningsarbetet. Regeringen kan konstatera att de behandlingar av personuppgifter som regleras i LVTR redan har varit föremål för konsekvensbedömningar vid antagandet av lagen och de övriga författningar som utgör rättslig grund för behandlingen. Vid dessa konsekvensbedömningar finns bland annat överväganden om behandlingarnas proportionalitet i förhållande till det integritetsintrång som behandlingarna kan innebära. Bedömningen är att integritetsriskerna med behandlingarna av personuppgifter inte på något avgörande sätt har förändrats i och med den nya vägtrafikdatalagen och att det därför inte behövs några nya konsekvensbedömningar enligt artikel 35 i dataskyddsförordningen.

7.5 Personuppgiftsansvar

Regeringens förslag: Transportstyrelsen ska vara personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför. Motsvarande ansvar ska gälla vid behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna.

En upplysningsbestämmelse ska införas om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om personuppgiftsbiträden.

Regeringens bedömning: När andra aktörer för in personuppgifter i vägtrafikregistret så är de personuppgiftsbiträden enligt EU:s dataskyddsförordning.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Utredningen gör ingen bedömning som motsvarar regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* delar utredningens uppfattning att Transportstyrelsen bör vara personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker i databaserna, även när en annan

myndighet för in uppgifter i systemet, men förordar den formulering av bestämmelsen som nu föreslås i stället för den som utredningen föreslagit.

Förslagen och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att det bör analyseras ytterligare om andra aktörer som för in uppgifter i vägtrafikregistret ska anses vara personuppgiftsbiträden, i syfte att inte skapa oavsiktliga svårigheter för inblandade aktörer.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Dataskyddsförordningen förutsätter att det finns en personuppgiftsansvarig för all personuppgiftsbehandling som sker. Enligt artikel 4 i dataskyddsförordningen är personuppgiftsansvarig en fysisk eller juridisk person, offentlig myndighet, institution eller annat organ som ensamt eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen och medlen för behandlingen av personuppgifter. Om ändamålen och medlen för behandlingen bestäms av unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt kan också den personuppgiftsansvarige, eller de särskilda kriterierna för hur denne ska utses, föreskrivas i unionsrätten eller i medlemsstaternas nationella rätt.

Av 7 § LVTR framgår att Transportstyrelsen för trafikregistret och är personuppgiftsansvarig för registret enligt PUL. I enlighet med detta svarar Transportstyrelsen för att föra in merparten av personuppgifterna i registret. Även andra aktörer kan dock vara ansvariga för att föra in personuppgifter i registret. Exempelvis ligger ansvaret för att föra in vissa uppgifter om parkeringsanmärkningar på Polismyndigheten och om provverksamhet på Trafikverket (2 kap. 2 § FVTR). Enligt nuvarande ordning är Transportstyrelsen personuppgiftsansvarig även för den behandling av personuppgifter som utförs av dessa myndigheter.

Dataskyddsförordningen ger alltså utrymme för en nationell reglering av personuppgiftsansvaret. Som huvudregel bör gälla att den som utför själva behandlingen av personuppgifter också ska ha personuppgiftsansvaret. Den behandling av personuppgifter i vägtrafikregistret som utförs av andra myndigheter än Transportstyrelsen utgör en väldigt liten del av den totala behandlingen. Det är vidare Transportstyrelsen som är tekniskt ansvarig för det datasystem som används för att föra in personuppgifter i vägtrafikregistret. *Datainspektionen* har uppgett att ansvar för den behandling av personuppgifter som Transportstyrelsen utför inte torde utesluta ansvar för behandling av personuppgifter som andra myndigheter för in i systemet, eftersom även lagring av personuppgifter anses vara en behandling av personuppgifter. För den enskilde underlättar det om personuppgiftsansvaret är samlat hos en myndighet och det har inte framkommit annat än att nuvarande ordning fungerar väl. Mot den bakgrunden anser regeringen att det inte finns skäl att ändra personuppgiftsansvaret för behandlingen av personuppgifter på vägtrafikområdet. Transportstyrelsen ska alltså fortsatt vara personuppgiftsansvarig för den behandling som myndigheten utför, vilket bör framgå av vägtrafikdatalagen.

Med uppgiften som personuppgiftsansvarig följer vissa skyldigheter direkt enligt dataskyddsförordningen. Bland annat ska den personuppgiftsansvarige se till att behandlingen av personuppgifter sker på ett korrekt och säkert sätt (artikel 5.2), att oriktiga personuppgifter

rättas (artikel 16) och att den registrerade ersätts för skada som en rättsstridig behandling av personuppgifter har medfört (artikel 82). Ytterligare bestämmelser om den personuppgiftsansvariges skyldigheter i samband med behandling av personuppgifter finns i kapitel IV i dataskyddsförordningen. Bland annat regleras hur säkerheten i samband med behandlingen av personuppgifter ska garanteras.

Eftersom regeringen anser att Transportstyrelsen ensam bör vara personuppgiftsansvarig, bör Polismyndigheten och Trafikverket anses behandla personuppgifter för Transportstyrelsens räkning när de för in personuppgifter i vägtrafikregistret och därmed, enligt artikel 4.8 i dataskyddsförordningen, anses vara personuppgiftsbiträden. Av artikel 28.3 i dataskyddsförordningen framgår att det ska finnas ett biträdesavtal eller en rättsakt som reglerar biträdets hantering av personuppgifter. I författningen eller avtalet ska anges bl.a. föremålet för behandlingen, behandlingens varaktighet och typen av personuppgifter. Vidare innehåller artikeln en relativt ingående uppräkning av vad som särskilt ska föreskrivas. Som angetts ovan framgår det av FVTR i vilka delar av vägtrafikregistret som Polismyndigheten och Trafikverket får föra in uppgifter och även vilken typ av uppgifter det gäller. Regeringen anser att det även fortsättningsvis är lämpligt att huvudsakligen reglera personuppgiftsbiträdenas hantering av personuppgifter i författning. Vissa bestämmelser införs lämpligen i förordning, medan andra bestämmelser om biträdenas hantering bäst regleras av den personuppgiftsansvarige, dvs. Transportstyrelsen, som närmast känner till sin egen verksamhet. En upplysningsbestämmelse om att regeringen kan meddela sådana föreskrifter bör därför tas in i vägtrafikdatalagen. Vid behov kan regeringen delegera föreskriftsrätt till Transportstyrelsen. Eftersom en motsvarande ordning gäller enligt dagens reglering anser inte regeringen att det, som *Datainspektionen* varit inne på, finns skäl att befara att det genom denna ordning skapas oavsiktliga svårigheter för de inblandade.

Dataskyddsförordningen gäller inte behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna. Vägtrafikdatalagen föreslås dock i vissa delar vara tillämplig även på behandling av sådana uppgifter (avsnitt 7.2). Dit hör bl.a. bestämmelser om innehåll, gallring och sökbegrepp. Transportstyrelsen bör därmed ha ett visst ansvar även för behandlingen av de uppgifterna. Ansvaret innebär motsvarande skyldigheter som personuppgiftsansvaret i fråga om de krav som lagen ställer på behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna.

Av artikel 37.1 i dataskyddsförordningen framgår att Transportstyrelsen även är skyldig att utse ett dataskyddsombud. Dataskyddsombudet har bl.a. till uppgift att övervaka efterlevnaden av dataskyddsförordningen, jfr artikel 39.

7.6 Personuppgifter som ska registreras

Regeringens förslag: Transportstyrelsen ska för de primära ändamål som anges i lagen med hjälp av automatiserad behandling registrera personuppgifter. Uppgiftssamlingen ska benämnas vägtrafikregistret.

Det införs en upplysningsbestämmelse om att regeringen kan meddela föreskrifter om vilka personuppgifter som ska registreras och om gallring.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår dock att uppgifter ska kunna registreras för samtliga ändamål, alltså även de sekundära, som anges i lagen.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att innehållet i databaserna bör regleras uttömmande i förordning, eventuellt med en precisering i myndighetsföreskrifter.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser det inte tillräckligt med en upplysning om att de personuppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret kommer att framgå i förordning, utan menar att lagen måste innehålla de skyddande ramarna för att säkerställa att behandlingen är proportionerlig.

Skälen för regeringens förslag: Ändamålsbestämmelserna ska styra över vilka personuppgifter som får samlas in och behandlas enligt vägtrafikdatalagen. I författningar är det vanligt att man delar upp ändamålen i primära och sekundära, se vidare avsnitt 7.7 under rubriken Generellt om ändamålsbestämmelsernas utformning. Insamling av personuppgifter får endast ske med stöd av ett primärt ändamål. Dataskyddsförordningen ställer krav på att personuppgifterna ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till ändamålen med behandlingen (artikel 5.1 c). Detta innebär en såväl kvalitativ som kvantitativ begränsning i fråga om vilka personuppgifter som får behandlas. All personuppgiftsbehandling som är nödvändig för ett visst ändamål får dock utföras. Med hänsyn till detta skulle ett alternativ vara att låta ändamålsbestämmelserna helt styra vilka personuppgifter som får samlas in och fortsättningsvis behandlas. En sådan ordning innebär att bedömningen av vilka personuppgifter som får behandlas skulle ankomma på den personuppgiftsansvariga myndigheten, dvs. Transportstyrelsen. Även om vägtrafikdatalagens ändamål föreslås vara relativt noggrant preciserade gör hänsynen till skyddet av den enskildes personliga integritet ändå att regeringen delar utredningens bedömning att det inte är lämpligt att helt överlåta åt Transportstyrelsen att bedöma vilka personuppgifter som får behandlas. En sådan ordning skulle även kunna innebära en risk för att en onödig mängd uppgifter registreras, vilket tynger systemet och gör det mindre överskådligt. Regeringen anser i stället att det bör regleras vilka personuppgifter som ska registreras. Att bestämmelserna om vilka personuppgifter som ska registreras även gäller för andra uppgifter än personuppgifter framgår av den föreslagna bestämmelsen i 1 kap. 3 §, jfr avsnitt 7.2.

Som framgår av avsnitt 7.2 omfattar lagen all automatiserad behandling av personuppgifter, oavsett vilket datasystem eller register

som används. Lagen omfattar därmed dels behandling av de enskilda personuppgifter som registreras i dagens vägtrafikregister, dels annan behandling av personuppgifter som förekommer i myndighetens verksamhet, t.ex. behandling av uppgifter i handlingar som har kommit in till eller upprättats av myndigheten och som behandlas i myndighetens ärendehanteringssystem. Bestämmelsen i vägtrafikdatalagen om vilka personuppgifter som ska registreras bör dock enligt regeringens uppfattning endast avse de enstaka personuppgifter som ska registreras. I fråga om registrering av handlingar tillämpas i stället bestämmelserna i 5 kap. 1 § OSL, om registrering av allmänna handlingar som har kommit in till eller upprättats av en myndighet. Frågan är då på vilken normgivningsnivå enstaka personuppgifter ska regleras.

Innehållet i vägtrafikregistret regleras i dag genom en översiktlig uppräkning i 6 § LVTR av vilka uppgifter som ska förekomma i registret och en detaljerad uppräkning av uppgifterna i bilagorna till FVTR. Enligt utredningen har det framkommit att det finns stora praktiska tillämpningsproblem med denna författningstekniska lösning, eftersom lagen fortlöpande behöver revideras på grund av vägtrafikområdets föränderliga karaktär. Regeringen delar utredningens uppfattning att den nuvarande lösningen riskerar att försvåra en rationell behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet. Om behandlingen av personuppgifter faller inom tillämpningsområdet för 2 kap. 6 § andra stycket RF, måste dock den huvudsakliga regleringen ske i lag så att, som *Datainspektionen* påpekar, den innehåller de skyddande ramarna för att säkerställa att behandlingen av personuppgifter är proportionerlig.

Enligt 2 kap. 6 § andra stycket RF är var och en gentemot det allmänna skyddad mot betydande intrång i den personliga integriteten, om det sker utan samtycke och innebär övervakning eller kartläggning av den enskildes personliga förhållanden. Det grundlagsskyddade området avgränsas alltså på ett sådant sätt att det enbart omfattar de mest ingripande intrången i den enskildes privata sfär.

Vägtrafikregistret innehåller en mycket stor mängd uppgifter om enskildas personliga förhållanden. Flertalet personuppgifter används i Transportstyrelsens verksamhet för att fatta beslut i ärenden som den enskilde frivilligt själv har inlett, t.ex. en ansökan om körkortstillstånd eller tillstånd att bedriva taxitrafik. Den enskilde är således ofta medveten om och har samtyckt till den behandling av personuppgifter som sker, men behandling kan också ske utan den enskildes direkta vetskap. Som framgår av avsnitt 7.4 åberopas inte samtycke som rättslig grund för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter. Den rättsliga grunden anges i stället vara att behandlingen av personuppgifter regelmässigt är av allmänt intresse och i stor utsträckning innefattar myndighetsutövning. I vissa fall kan behandlingen också vara nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse. Behandlingen av personuppgifter torde därmed ske utan samtycke i den bemärkelse som avses i 2 kap. 6 § andra stycket RF.

Även om avsikten med insamlingen av personuppgifter inte är att kartlägga enskilda personer, utan att möjliggöra för Transportstyrelsen att handlägga ärenden och i övrigt uppfylla de krav som vägtrafiklagstiftningen ställer på myndigheten, skulle en sådan kartläggning i praktiken ändå kunna anses bli följden av registreringen. Frågan är då om

en sådan kartläggning ska anses utgöra ett betydande intrång i den enskildes personliga integritet som gör att grundlagsskyddet blir tillämpligt.

Vid bedömningen av vad som kan anses utgöra ett betydande intrång har regeringen uttalat att flera omständigheter bör vägas in. Uppgifternas karaktär och omfattning utgör två faktorer att beakta. Ju känsligare uppgifterna är, desto mer ingripande måste det allmännas hantering av uppgifterna normalt anses vara. Därutöver kan givetvis mängden uppgifter vara en betydelsefull faktor i sammanhanget. Vid bedömningen av intrångets karaktär är det också naturligt att stor vikt läggs vid ändamålet med behandlingen. En hantering som syftar till att utreda brott kan således normalt anses vara mer känslig än t.ex. en hantering som uteslutande sker för att ge en myndighet underlag för förbättringar av kvaliteten i handläggningen. Även omfattningen av utlämnande av uppgifter till andra som sker utan omedelbart stöd av offentlighetsprincipen kan vara av betydelse vid bedömningen. Regeringen har dock ansett att den närmare avgränsningen av grundlagsbestämmelsens tillämpningsområde inte bör påverkas av sekretesslagstiftningens utformning och uttalat att även andra omständigheter måste beaktas vid bedömningen av om föreskrifter omfattas av bestämmelsen. En sådan omständighet kan exempelvis vara på vilket sätt och för vilka syften en mottagare hanterar utlämnade uppgifter. Vad som utgör ett betydande integritetsintrång måste även bedömas utifrån de samhällsvärderingar som råder vid varje givet tillfälle (prop. 2009/10:80 s. 182 f.).

Omfattningen av personuppgifter i vägtrafikregistret skulle kunna tala för att intrånget i den enskildes personliga integritet ska anses betydande. I motsatt riktning talar dock att ett syfte med registret är att ge offentlighet åt de registrerade uppgifterna, dvs. att säkerställa att vissa personuppgifter på vägtrafikområdet finns tillgängliga hos Transportstyrelsen för att kunna tillhandahållas olika aktörer som har behov av informationen. Även den omständigheten att flertalet personuppgifter används i Transportstyrelsens verksamhet för att fatta beslut i ärenden som den enskilde frivilligt själv har inlett, t.ex. en ansökan om körkortstillstånd, taxiförarlegitimation eller tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, talar mot att behandlingen av personuppgifter ska anses medföra ett betydande intrång i den enskildes personliga integritet.

Det stora flertalet personuppgifter i registret är inte av känslig karaktär och omfattas inte av sekretess. Drygt 11 700 användare har direktåtkomst till utpekade delar av dessa uppgifter. Enligt regeringens uppfattning kan behandlingen av dessa personuppgifter inte anses ha ett sådant skyddsvärde att den bör omfattas av grundlagsskyddet för den personliga integriteten.

De relativt få uppgifter som är av känslig karaktär är främst det som i registret benämns belastningsuppgifter, t.ex. domar och andra uppgifter om överträdelser, grund för återkallelse av körkort eller taxiförarlegitimation och anmälan från läkare att en registrerad person är olämplig att inneha körkort eller taxiförarlegitimation. Även uppgifter om passage av en betalstation eller en kontrollpunkt för trängselskatt eller infrastrukturavgift kan anses vara av känslig karaktär. Belastnings-

uppgifterna omfattas av absolut sekretess enligt 35 kap. 4 § 3 OSL. Motsvarande sekretesskydd gäller enligt 27 kap. 1 § och 6 § andra stycket samma lag för uppgift om vilken betalstation eller kontrollpunkt en bil har passerat och tidpunkten för passagen. Direktåtkomst till dessa uppgifter kan därmed endast beviljas den enskilde själv eller myndigheter där motsvarande sekretesskydd gäller. Det kan alltså inte sägas finnas någon risk för extern spridning av uppgifterna. Ändamålet med behandlingen av belastningsuppgifterna är att Transportstyrelsen ska få underlag för att bedöma om en behörighet eller ett tillstånd ska återkallas eller om någon annan åtgärd bör vidtas. Som nämnts ovan har den registrerade frivilligt ansökt om behörigheten eller tillståndet och är väl medveten om att åtgärder kan vidtas vid exempelvis misskötsamhet. Med hänsyn till den skyltning och kameraövervakning som sker vid betalstationer och kontrollpunkter för trängselskatt eller infrastrukturavgift bör den enskilde även vara väl medveten om de passager som äger rum och den behandling av uppgifter som blir följden av den. Även om det rör sig om känsliga uppgifter bedömer regeringen mot den bakgrunden att behandlingen av uppgifterna inte medför ett betydande intrång i den enskildes personliga integritet i den bemärkelsen som avses i RF och som medför att den ska anses omfattas av grundlagsskyddet för den personliga integriteten.

Sammanfattningsvis är alltså syftet med registret att ge offentlighet åt de registrerade uppgifterna, inte att kartlägga enskilda personer. Flertalet uppgifter är inte av känslig karaktär och tillhandahålls en stor mängd aktörer. De relativt sett få uppgifter som är av känslig karaktär är omgärdade av ett starkt sekretesskydd som gör att det inte kan sägas finnas någon risk för obehörig insyn och extern spridning av uppgifterna. Behandlingen av känsliga uppgifter har vidare sin grund i ett ursprungligen frivilligt agerande från den enskildes sida. Mot denna bakgrund anser regeringen sammantaget att registreringen m.m. av uppgifter i vägtrafikregistret visserligen utgör ett intrång i den enskildes personliga integritet, men inte ett så betydande intrång att grundlagsskyddet i 2 kap. 6 § andra stycket RF blir tillämpligt.

Med hänsyn till den mycket stora mängd uppgifter som Transportstyrelsen ska samla in är det inte lämpligt att i lag precisera samtliga uppgifter. Vägtrafikdatalagen föreslås dock innehålla förhållandevis detaljerade ändamålsbestämmelser. Genom att knyta registreringen av uppgifter till de i lagen särskilt angivna och förhållandevis utförligt preciserade primära ändamålen bedömer regeringen att lagen innehåller ett tillräckligt skydd för den enskildes personliga integritet. Från integritetssynpunkt får det anses lämpligt att det är regeringen som ska göra de närmare integritetsavvägningarna vid bedömningen av vilka specifika personuppgifter som ska registreras, inte minst mot bakgrund av att integritetskänsliga uppgifter vanligtvis omfattas av sekretess som är ägnad att förhindra obehörig insyn och spridning. Av lagen bör det därför framgå att endast sådana uppgifter som behövs för de primära ändamål som anges i lagen ska registreras. I likhet med Datainspektionen anser regeringen att det närmare innehållet bör preciseras i förordning.

Det finns ofta ett behov av att hänvisa till Transportstyrelsens samling av uppgifter på vägtrafikområdet, t.ex. i andra författningar. I dag sker detta genom en hänvisning till vägtrafikregistret. Motsvarande behov

kommer att finnas även framöver. Av avsnitt 7.18.1 framgår att regeringen anser att begreppet register inte ska användas som beteckning på uppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga i verksamheten och för vilka särskilda regler, om t.ex. åtkomst och sökbegrepp, ska gälla. Detta talar mot att fortsätta använda namnet vägtrafikregistret för den samling uppgifter som finns registrerade hos Transportstyrelsen. För att fortsatt använda namnet vägtrafikregistret talar dock att namnet är väl inarbetat och känt av samhället i stort. Eftersom avsikten nu är att endast använda namnet vägtrafikregistret som beteckning på Transportstyrelsens samlade uppgifter på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, och således inte knyta några särskilda regler och rättsverkningar av personuppgiftsbehandling specifikt till begreppet register, anser regeringen att namnet ”vägtrafikregistret” fortsatt kan användas trots vad som anges om begreppet register i avsnitt 7.18.1.

7.7 Allmänt om ändamål för personuppgiftsbehandling

Regeringens förslag: I vägtrafikdatalagen ska det anges för vilka ändamål behandling av personuppgifter får förekomma. Ändamålen ska delas in i primära och sekundära. De primära ändamålen ska avse behandling av personuppgifter för att tillgodose de behov som finns inom Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Dessa ändamål ska anges uttömmande i lagen. De sekundära ändamålen ska avse behandling av olika typer av utlämnande av personuppgifter. I fråga om behandling av insamlade personuppgifter för andra sekundära ändamål än de som anges i lagen ska den s.k. finalitetsprincipen tillämpas. En generell förutsättning ska vara att personuppgiftsbehandling endast får ske om det är nödvändigt för att uppnå ändamålen.

Utredningens förslag innebär, till skillnad från regeringens, att ändamålen ska anges uttömmande och att den s.k. finalitetsprincipen inte ska tillämpas.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Dataskyddsförordningen tillåter nationella bestämmelser om ändamål

Dataskyddsförordningens regelverk har till syfte att skydda fysiska personers grundläggande rättigheter och friheter, särskilt deras rätt till skydd av personuppgifter. I artikel 5 i dataskyddsförordningen anges vissa grundläggande principer som den personuppgiftsansvarige måste leva upp till vid behandling av personuppgifter. Enligt artikel 5.1 b ska personuppgifter samlas in bara för särskilda, uttryckligt angivna och

berättigade ändamål. Uppgifterna får inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål, den s.k. finalitetsprincipen (se närmare avsnitt 7.13.4). Bestämmelserna innebär bland annat att den personuppgiftsansvarige redan vid insamlingen av uppgifterna måste bestämma för vilket eller vilka ändamål insamlingen sker. De innebär också att vidarebefordran av uppgifter måste föregås av en prövning av om mottagarens ändamål är förenligt med de ursprungliga ändamålen eller inte.

Utöver detta framgår av artikel 6 att behandlingen av personuppgifter är laglig endast om den registrerade antingen har lämnat sitt samtycke till behandlingen eller om behandlingen är nödvändig av något av de i artikeln uppräknade skälen. De två skäl som främst är aktuella i fråga om uppgifter på vägtrafikområdet är att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige (punkt 1 c) eller att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning (punkt 1 e). Det bör noteras att det inte längre är möjligt för myndigheter att stödja behandling av personuppgifter på en intresseavvägning. Medlemsstaterna ges enligt både artikel 6.2 och 6.3 andra stycket ett visst utrymme att specificera villkoren för när behandling av personuppgifter får ske och hur det ska gå till. I syfte att anpassa tillämpningen av dataskyddsförordningens bestämmelser för att följa artikel 6.1 c och e, får enligt artikel 6.2 särskilda bestämmelser införas eller behållas i nationell lagstiftning. Särskilda bestämmelser om t.ex. för vilka ändamål personuppgifter får behandlas, får för samma syfte införas i den rättsliga grunden enligt artikel 6.3.

I propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 48) anför regeringen att dataskyddsförordningen inte ställer något krav på att de särskilda ändamålen ska vara fastställda i författning, men att det inte heller finns någonting som hindrar att detta görs, förutsatt att bestämmelserna uppfyller ett mål av allmänt intresse och är proportionella mot det legitima mål som eftersträvas (artikel 6.3 andra stycket). Oavsett om ändamålen fastställts i författning eller inte poängterar regeringen dock att det alltid är den personuppgiftsansvarige som ansvarar för, och ska kunna visa, att principerna i artikel 5 följs (artikel 5.2).

Generellt om ändamålsbestämmelsernas utformning

Utöver dataskyddsförordningens generella ram för hur personuppgifter får samlas in och vidarebehandlas anser regeringen att vägtrafikdatalagen bör innehålla en mer verksamhetsanpassad ram i form av specifika verksamhetsbestämmelser, som slår fast för vilka ändamål personuppgifter ska kunna behandlas i den verksamhet som lagen omfattar. Specifika ändamålsbestämmelser är av central betydelse för skyddet av den enskildes personliga integritet. Bestämda ändamål definierar vilka uppgifter som får behandlas och hur uppgifterna får behandlas, vilket begränsar den personuppgiftsansvariges handlingsfrihet. En sådan ändamålsreglering i nationell rätt är proportionerlig i förhållande till den enskildes intresse av skydd för sin personliga integritet och är även i övrigt förenlig med dataskyddsförordningens bestämmelser.

Det är vanligt att man i författningar som reglerar myndigheters personuppgiftsbehandling delar upp ändamålen med behandlingen av personuppgifter i primära och sekundära. De primära ändamålen avser att tillgodose de behov som finns att behandla personuppgifter i de berörda myndigheternas egen verksamhet. De sekundära ändamålen reglerar 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 enligt 5 § förordningen med instruktion för Transportstyrelsen ansvaret för vägtrafikregistret och är enligt 7 § LVTR registerhållare. Som tidigare nämnts är ett primärt syfte med registret att bistå samhället i stort, och inte bara den egna verksamheten, med uppgifter om fordon och personer som på olika sätt har anknytning till vägtrafikområdet. Uppgifter kan således behöva samlas in för att tillgodose inte bara Transportstyrelsens behov utan även andra aktörers. Mot den bakgrunden anser utredningen att en indelning i primära och sekundära ändamål inte är lämplig i fråga om vägtrafikregistret. Att det kan finnas enstaka uppgifter som inte kan sägas ha direkt betydelse för Transportstyrelsens egen verksamhet, i meningen styrelsens ärende-hantering, talar för utredningens bedömning. Även uppgiften att föra vägtrafikregistret är dock en del av Transportstyrelsens verksamhet. I registerföringen ingår att samla in alla de uppgifter som enligt lag och förordning ska finnas i registret. Mot den bakgrunden anser regeringen att en uppdelning i primära och sekundära ändamål är lämplig och, i likhet med flertalet övriga registerförfattningar, bör införas i vägtrafikdatalagen.

Ändamålsregleringen i de nu gällande registerförfattningarna har utformats på lite olika sätt. Antingen har det uttömmande angetts för vilka ändamål behandling får ske, eller så har de i lagen angivna ändamålen kompletterats med en möjlighet att, i enlighet med finalitetsprincipen, behandla uppgifter även för ändamål som inte är oförenliga med de ändamål för vilka uppgifterna samlades in. I exempelvis åklagardatalagen (2015:433), utlänningsdatalagen (2016:27) och skattebrottsdatalagen (2017:452) har den senare typen av reglering valts. Lagarna innehåller en uttömmande uppräkning av de primära ändamålen, medan uppräkningen av de sekundära ändamålen inte är uttömmande utan i stället begränsas av finalitetsprincipen. Utredningen föreslår en uttömmande uppräkning av vägtrafikdatalagens ändamål, utan hänvisning till finalitetsprincipen.

Vidare har utredningen föreslagit att vägtrafikdatalagens ändamåls-bestämmelser ska innehålla ett behovskrav. Av artikel 6 i dataskydds-förordningen framgår dock att behandling av personuppgifter är tillåten endast om behandlingen är nödvändig i förhållande till den rättsliga grunden. Samma rekvisit bör därför användas i vägtrafikdatalagens ändamålsbestämmelser. Behandling av personuppgifter får således inte ske slentrianmässigt, utan en bedömning av om behandlingen är nödvändig för det aktuella ändamålet måste göras innan en behandling påbörjas. Enligt Svenska Akademiens Ordbok betyder det svenska ordet nödvändig att någonting absolut fordras eller inte kan underlåtas. Det unionsrättsliga begreppet har dock inte denna strikta innebörd. Nödvändighetsrekvisitet i artikel 7 i dataskyddsdirektivet har t.ex. inte

ansetts utgöra ett krav på att det ska vara omöjligt att utföra en uppgift av allmänt intresse utan att behandlingsåtgärden vidtas. Detta synsätt kommer till uttryck i EU-domstolens dom i målet Huber mot Tyskland, som rörde tolkningen av motsvarande nödvändighetsrekvisit i artikel 7 e i direktivet (C-524/06, EU:C:2008:724). EU-domstolen uttalade att en myndighets förande av ett centralt register över uppgifter som redan fanns i regionala register är nödvändigt om det bidrar till att effektivisera tillämpningen av relevanta bestämmelser. Domen bör kunna utgöra stöd även vid tolkningen av dataskyddsförordningen. På motsvarande sätt bör det i dagsläget mer eller mindre regelmässigt anses vara nödvändigt att använda tekniska hjälpmedel och därmed behandla personuppgifter på automatisk väg, eftersom en manuell informationshantering inte utgör ett realistiskt alternativ för vare sig myndigheter eller företag, jfr propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 46 f.)

Regleringen av de primära ändamålen

Oavsett vilken modell för ändamålsreglering som väljs bör utgångspunkten vara att de tillåtna ändamålen anges så tydligt och fullständigt som möjligt. Ändamålsbestämmelserna bör enligt regeringens mening utformas så att de återspeglar Transportstyrelsens verksamhet och ger myndigheten möjlighet att utföra sina arbetsuppgifter. En snävare omfattning av ändamålen än så skulle försämra myndighetens möjlighet att kunna bedriva en effektiv verksamhet. Samtidigt bör bestämmelserna tillgodose befogade integritetsintressen. Mot den bakgrunden föreslår regeringen, i likhet med utredningen, att de primära ändamålen ska anges uttömmande.

För regeringens del är det avgörande att Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet består av många sinsemellan olika uppgifter. Det innebär att det är en utmaning att hitta en optimal balans mellan verksamhetsintressen och integritetsskyddsintressen. Eftersom i stort sett all informationshantering inom verksamheten sker med stöd av datorer och informationen i stor utsträckning innehåller personuppgifter, skulle å ena sidan en alltför detaljerad och begränsande reglering riskera att försämra Transportstyrelsens förutsättningar att uppfylla de krav som lagstiftningen ställer på myndigheten. Å andra sidan är så tydliga och fullständigt angivna ändamål som möjligt en fördel ur ett integritetsperspektiv. Utredningens förslag till ändamålsbestämmelser bygger på vad som hittills har gällt enligt LVTR, men de har strukturerats på ett annat sätt och ändamålen är mer preciserade. Regeringen anser, i likhet med utredningen, att de primära ändamålen bör anges så detaljerat som möjligt, med beaktande av myndighetens möjligheter att bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt. Som utredningen föreslår bör de primära och sekundära ändamålen redovisas i skilda paragrafer i vägtrafikdatalagen.

Vilka de primära respektive sekundära ändamålen bör vara behandlas i avsnitt 7.9–13. En grundtanke med förslaget är att det inom Transportstyrelsen bör vara tillåtet att använda sig av uppgifter som har samlats in för ett visst ändamål, t.ex. för ett ärende om körkortsbehörighet, för ett annat sådant ändamål, t.ex. ett ärende om taxiförarlegitimation, om Transportstyrelsen har behov av detta och det

är tillåtet enligt den reglering som gäller för Transportstyrelsens verksamhet. Likaså bör det vara tillåtet att använda information som samlats in i ett ärende om t.ex. tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik för att senare utreda om tillståndet bör dras in tillfälligt eller återkallas.

Regleringen av de sekundära ändamålen

En annan fråga är om de sekundära ändamålen, som syftar till att beskriva för vilka ändamål uppgifter som har samlats in för ett primärt ändamål får tillhandahållas andra, också bör anges uttömmande. Det finns fördelar med utredningens förslag att i vägtrafikdatalagen uttömmande ange för vilka ändamål personuppgifter får behandlas. Lagstiftaren kan då sägas en gång för alla ha bestämt i vilken utsträckning personuppgifter ska få behandlas för att spridas till andra. Under förutsättning att ändamålen är tydligt avgränsade står det genom en sådan reglering klart både för tillämpare och för andra vilken personuppgiftsbehandling som får förekomma med stöd av den aktuella lagen. I förarbetena till flera registerförfattningar har man dock gjort bedömningen att det inte är möjligt att i en lag om personuppgiftsbehandling på ett tillräckligt preciserat sätt ange alla de situationer där utlämnande av personuppgifter kan komma att aktualiseras. Det finns alltid en risk att något välmotiverat ändamål faller utanför, särskilt om de anges detaljerat. Vidare kan det uppkomma tolkningsproblem.

Målsättningen är att vägtrafikdatalagens sekundära ändamål ska vara så heltäckande som möjligt och omfatta merparten av Transportstyrelsens uppgiftslämnande. Registerförfattningar innehåller vanligtvis en uttrycklig reglering som motsvarar finalitetsprincipen (se t.ex. 1 kap. 5 § 4 lagen [2001:181] om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet och 2 kap. 5 § patientdatalagen [2008:355]). Enligt regeringens bedömning bör finalitetsprincipen även fortsättningsvis utgöra den yttersta ram inom vilken personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Finalitetsprincipen gäller visserligen enligt artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen vid sådan behandling. Enligt regeringens uppfattning finns det dock av tydlighetsskäl anledning att införa en bestämmelse i lagen som anger att det är tillåtet att behandla personuppgifter för andra ändamål än de som uttryckligen anges i lagen, så länge behandlingen inte är oförenlig med insamlingsändamålen (se avsnitt 7.13.4). Denna bestämmelse utgör tillsammans med uppräkningen av tillåtna ändamål i lagen en sådan ändamålsbegränsning som får införas i nationell rätt enligt artikel 6.3 i dataskyddsförordningen.

I syfte att åstadkomma ett fullgott integritetsskydd kompletteras den föreslagna ändamålsregleringen med andra bestämmelser som sätter gränser för behandlingen, bl.a. bestämmelser om tillgången till uppgifter och om gallring. Det bör vidare framhållas att ett utlämnande alltid måste vara förenligt med reglerna i OSL, vilket ger ett grundläggande integritetsskydd i Transportstyrelsens verksamhet.

Den nu gällande ändamålsbestämmelsen avser bl.a. verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller annan författning (5 § 1 LVTR). Enligt förarbetena till LVTR omfattar bestämmelsen även

verksamhet som bedrivs av enskilda aktörer till vilka stat och kommun har delegerat uppgifter (jfr prop. 2000/01:95 s. 76). Det kan vara fråga om verksamhet som en myndighet ansvarar för men som har överlåtits till en enskild aktör vad gäller själva utförandet. Regeringen avser inte att göra någon ändring i detta avseende.

7.8 Särskilda ändamål för olika verksamhetsområden

Regeringens förslag: Särskilda ändamål ska gälla för behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.

Regeringens bedömning: Det behövs inte något särskilt ändamål som reglerar Transportstyrelsens möjlighet att behandla personuppgifter för att kunna utföra intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av verksamheten.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att en uppdelning på olika databaser innebär fördelar ut ett integritetsperspektiv, men anser att det bör tydliggöras i vilken databas uppgifter om tillsyn ska registreras och hur uppgifter i de olika databaserna ska få användas på tillsynsområdet. *Sjöfartsverket* är positivt till en trafikslagsövergripande vidareutveckling av författningar som rör registerhållning och anser att den föreslagna indelningen i databaser som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn är lämplig att använda även för övriga trafikslag. *Transportstyrelsen* tillstyrker den indelning i fyra databaser som föreslås men anser att tillsynsdatabasen bör utvecklas till att omfatta all tillsynsverksamhet.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Indelningen av ändamålsbestämmelserna

Vägtrafikregistret innehåller en stor mängd uppgifter av skilda slag och behovet av skydd för uppgifterna skiljer sig åt. Utredningen föreslår därför att uppgifterna rättsligt ska grupperas i särskilda databaser och att särskilda ändamål ska gälla för varje databas. Regeringen delar utredningens uppfattning att det ur ett integritetsperspektiv är fördelaktigt att låta särskilda ändamålsbestämmelser gälla för personuppgiftsbehandling inom olika områden (se dock avsnitt 7.18 angående tillämpningen av begreppet gemensamt tillgängliga uppgifter i stället för databas). För skyddet av den enskildes personliga integritet är det av särskild betydelse att ändamålsregleringen görs tydligare och mer precis än nuvarande reglering. Regeringen delar även utredningens bedömning att de särskilda ändamålen ska gälla oavsett om behandlingen av personuppgifter sker hos en enskild handläggare eller om gemensamt

tillgängliga uppgifter behandlas. Till skillnad från utredningen gör dock regeringen bedömningen att ändamålsbestämmelserna inte bör delas upp i skilda paragrafer beroende på om uppgifterna är gemensamt tillgängliga eller inte.

Frågan är då hur indelningen av ändamålsbestämmelserna bör göras. En tänkbar lösning är att låta de områden som regleras i de åtta bilagorna till FVTR styra den rättsliga indelningen av ändamålen. Med specifika bestämmelser för respektive verksamhetsområde skulle detta dock innebära en mycket omfattande reglering som riskerar att bli svåröverskådlig och leda till att Transportstyrelsen inte kan bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt.

Liksom utredningen anser regeringen att en rättslig indelning som utgår från Transportstyrelsens huvudsakliga verksamhet på vägtrafikområdet, dvs. verksamheten som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, är mer ändamålsenlig. En sådan indelning tydliggör sambandet mellan behandlingen av personuppgifter och myndighetens övergripande uppgifter. Vidare blir regleringen överskådlig och en upprepning av bestämmelser kan i stor utsträckning undvikas. Indelningen behöver inte heller ändras så snart Transportstyrelsen tilldelas en ny uppgift som ryms inom de övergripande uppgifterna. Som *Sjöfartsverket* påpekar återspeglar indelningen även den verksamhet som bedrivs på järnvägs-, luftfarts- och sjöfartsområdena vilket underlättar om man i framtiden skulle vilja införa en trafikslagsövergripande registrering. En eventuell nackdel med denna uppdelning är att samma bestämmelser inte alltid kan gälla för samtliga personuppgifter som behandlas inom ett visst verksamhetsområde. Exempelvis kommer det i fordonsverksamheten att förekomma dels integritetskänsliga och sekretessbelagda uppgifter (t.ex. uppgifter om trängselskatt), dels uppgifter som i princip ska vara tillgängliga för allmänheten (t.ex. uppgifter om fordon och fordonsägare). Sammantaget anser regeringen dock att fördelarna med denna uppdelning överväger nackdelarna både när det gäller skyddet för den enskildes personliga integritet och i fråga om Transportstyrelsens möjligheter att bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt.

Datainspektionen och *Transportstyrelsen* har pekat på vissa brister i utredningens förslag till tillsynsdatabas. Regeringen har förståelse för myndigheternas uppfattning. Genom att knyta ändamålen till den behandling av personuppgifter som är nödvändig i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, utan att begränsa behandlingen till de personuppgifter som finns i respektive databas som utredningen föreslagit, tillgodoses myndigheternas synpunkter.

Det behövs inget särskilt ändamål för intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av Transportstyrelsens egen verksamhet

Utredningen föreslår att det ska införas särskilda ändamålsbestämmelser som ger stöd för behandling av personuppgifter för intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av Transportstyrelsens egen verksamhet. I lagstiftningsärendet om behandling av personuppgifter i Tullverkets brottsbekämpande verksamhet uttalade Lagrådet att en ändamålsbestämmelse som tar sikte på planering, uppföljning och

utvärdering av verksamheten var obehövlig (prop. 2004/05:164 s. 179). Lagrådet ansåg att sådan verksamhet är en integrerad del av själva verksamheten och inte någon fristående aktivitet som behöver regleras särskilt. Någon motsvarande bestämmelse har av det skälet inte införts i åklagardatalagen (2015:433) eller utlänningsdatalagen (2016:27), se prop. 2014/15:63 s. 141 och prop. 2015/16:65 s. 64. Regeringen instämmer i utredningens ståndpunkt att det är angeläget att vägtrafikdatalagens ändamålsbestämmelser är så tydliga som möjligt. Samtidigt finns det intresse av att myndigheternas personuppgifts-hanteringsregler utformas på ett enhetligt sätt. Mot denna bakgrund anser regeringen att det inte finns tillräckliga skäl att göra en annan bedömning av hur det grundläggande regelverket bör utformas när det gäller Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Regeringen föreslår därför inte heller i vägtrafikdatalagen något särskilt ändamål som avser intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av Transport-styrelsens egen verksamhet.

I de följande avsnitten diskuteras vilka de primära respektive sekundära ändamålen för behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet bör vara.

7.9 Fordonsverksamhet

7.9.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Regeringens förslag: Personuppgifter ska få behandlas i Transport-styrelsens verksamhet som rör fordon om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om
– fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor,
– typgodkännande eller enskilt godkännande,
– huruvida ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhets-synpunkt och i övrigt lämpligt för trafik, eller
– skatter, avgifter, ersättningar och premier.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår dock att ändamålen ska gälla då personuppgifter behandlas i en fordonsdatabas.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar som träder i kraft den 1 juli 2018 bör nämnas som exempel på en form av ersättning enligt bestämmelsen.

Skälen för regeringens förslag

Begreppet ”frågor om”

Begreppet ”frågor om” bör ges en vid tolkning och innefatta alla moment som kan bli aktuella både vid handläggning av ett ärende och då

myndigheten besvarar frågor eller är någon behjälplig på annat sätt utan direkt koppling till ett specifikt ärende.

Fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor

Transportstyrelsen har behov av att behandla personuppgifter för att hantera frågor om fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor. Ett ändamål som tillgodoser en sådan behandling bör därför föras in i vägtrafikdatalagen. Med frågor om fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor avses främst Transportstyrelsens verksamhet enligt den nya lagen om fordons registrering och användning (se avsnitt 8). Det handlar exempelvis om behandling av uppgifter om ett fordons beskaffenhet och utrustning, vilket drivmedel fordonet ska använda och fordonets fabrikat. Även behandling av uppgifter om tillstånd att på ett visst fordon använda vissa polisiära kännetecken liksom frågor om fordonskrav för att få använda ett fordon för skolskjutsning bör anses vara frågor om fordons användning. Därmed sammanhängande frågor kan exempelvis avse ändring av en uppgift som inte är direkt kopplad till fordonets registrering eller användning, t.ex. tillhandahållande av saluvagnslicens och uppgift om att ett fordon innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Även ärenden om ursprungskontroll av ett fordon omfattas av detta ändamål. Avsikten är att all verksamhet som bedrivs av Transportstyrelsen när det gäller fordons registrering och användning ska omfattas av ändamålet. Detta innefattar exempelvis registrering av uppgifter om ett fordons beskaffenhet och utrustning och andra uppgifter om fordonet som behövs i Transportstyrelsens verksamhet.

Typgodkännande eller enskilt godkännande

Frågor om typgodkännande eller enskilt godkännande avser samtliga godkännanden av fordon enligt FoL, men även typgodkännande av färdskrivare, diagramblad och färdskrivarkort enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Liksom för frågor om fordons registrering kan uppgifter om exempelvis ett fordons beskaffenhet och utrustning, vilket drivmedel fordonet ska använda och fordonets fabrikat behöva behandlas av Transportstyrelsen för frågor om godkännande av ett fordon. Ett ändamål som tillgodoser den behandling av personuppgifter som är nödvändig för att hantera frågor om godkännanden bör införas i vägtrafikdatalagen.

Ett fordons och dess utrustnings tillförlitlighet från säkerhetssynpunkt och lämplighet i övrigt för trafik

Frågor om huruvida ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik omfattar i första hand Transportstyrelsens verksamhet enligt FoL och FoF, vilken bl.a. består i att meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordons säkerhet eller lämplighet i trafik. Transportstyrelsen har behov av att behandla personuppgifter för att

hantera sådana frågor. Ett ändamål som möjliggör en sådan behandling bör därför föras in i vägtrafikdatalagen.

Skatter, avgifter, ersättningar och premier

Ett flertal skyldigheter på vägtrafikområdet är relaterade till ett fordonsinnehav, t.ex. skyldighet för fordonsägaren att betala vägtrafikskatt (fordonsskatt och saluvagnsskatt), vägavgift, trängselskatt, trafikförsäkringsavgift, felparkeringsavgift och överlastavgift. En fordonsägare kan även ha rätt till ersättning eller premier från staten. Som exempel kan nämnas utbetalning av supermiljöbilspremier enligt förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie och, som *Transportstyrelsen* påpekat, bonus enligt förordningen om klimatbonusbilar som trädde i kraft den 1 juli 2018. Det kan även handla om en sådan befrielse från att betala fordonsskatt som avses i 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen.

Transportstyrelsen måste kunna behandla personuppgifter i den mån det behövs för att styrelsen ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt vägtrafikskattelagen, lagen om trängselskatt, förordningen om infrastrukturavgifter på väg och andra författningar som rör skatter, avgifter, ersättningar eller premier relaterade till ett fordonsinnehav. Transportstyrelsen har till uppgift att bestämma, men också att utreda och återbetala avgifter i den utsträckning som det behövs. Även åtgärder för indrivning eller andra åtgärder för verkställighet behöver kunna vidtas. Transportstyrelsen ska även redovisa influtna medel. Ett ändamål som möjliggör den behandling av personuppgifter som krävs för dessa uppgifter bör därför föras in i vägtrafikdatalagen.

7.9.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon ska även få behandlas om det är nödvändigt för tillhandahållande av uppgifter om fordon som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning, för

– kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,
– kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,
– beslut om, utredning eller kontroll av skatt eller avgift som har samband med innehav av ett fordon,
– utsökning eller indrivning,
– drivmedelsransonering eller försvars- eller beredskapsplanering,
6. tillsyn, eller
7. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om fordon.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår dock att ändamålen ska gälla då personuppgifter behandlas i en fordonsdatabas.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* anser att det bör tydliggöras att personuppgifter får behandlas för brottsbekämpande ändamål. *Kronofogdemyndigheten* anser att det bör framgå att myndigheten har behov av både uppgifter om fordon och fordonsägare i sin indrivnings- och utsökningsverksamhet.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* anser att skrivningen är svårtillgänglig och att en ändring bör övervägas.

Skälen för regeringens förslag

Kontroll av ordning och säkerhet i trafiken

Historiskt har ändamålen med fordonsregistreringen främst tjänat ett trafiksäkerhetssyfte. Med utgångspunkt i registeruppgifterna utövar Polismyndigheten kontroll av ordning och säkerhet i trafiken, t.ex. genom att utreda trafikbrott. Detta syfte gör sig alltjämt gällande. Ändamålsbestämmelsen bör således utformas så att Polismyndigheten även fortsättningsvis kan få tillgång till samtliga offentliga uppgifter i vägtrafikregistret för sin kontroll av ordningen och säkerheten i trafiken.

Kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik

Kontroll av om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik sker av olika organ och genom olika kontrollformer. Kontrollen kan ske genom typgodkännande, enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion (2 kap. 2–11 §§ FoL). Den kan även ske genom s.k. annan kontroll genom polisman, kontroll av fordons last, vägkontroll m.m. av färdskrivare och taxameter (2 kap. 11–14 §§ FoL). Kontroll sker både av fordon och därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter. Även fordons last, färdskrivare och taxametrar kontrolleras.

Kontrollerna görs av olika kontrollorgan, besiktningsorgan, provningsorgan och Polismyndigheten. Besiktningsorganen genomför besiktningar, provningar, meddelar förelägganden om t.ex. ny besiktning eller beslut om t.ex. körförbud och gör utskick till fordonsägare om bokning av tid för kontrollbesiktning. Ett provningsorgan utför provning för enskilt godkännande. Polismyndigheten utför flygande inspektioner och annan kontroll genom polisman. Resultatet av en flygande inspektion rapporteras till vägtrafikregistret av den kontrollerande polismannen.

Kontrollorganen har behov av tillgång till de uppgifter om fordon och fordonsägare som finns registrerade i vägtrafikregistret och har i dag sådan tillgång. Det bör även fortsättningsvis finnas ändamålsbestämmelser som medger att personuppgifter behandlas för att information om fordon ska kunna lämnas ut till kontrollorganen. Polismyndighetens behov av uppgifter omfattas av detta ändamål. De privata besiktnings- och provningsorganens behov regleras i stället av motsvarande föreslagna ändamål i avsnitt 7.9.3.

Beslut om, utredning eller kontroll av skatt eller avgift som har samband med innehav av ett fordon

Personuppgifter kan behöva behandlas för att Transportstyrelsen ska kunna tillhandahålla information om fordon som behövs i annan författningsreglerad verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar än Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon, för utredningar och kontroller av och beslut om olika skatter och avgifter som har samband med ett fordonsinnehav. Som exempel kan nämnas Skatteverkets behov av uppgifter om bl.a. fordon och fordonsägare för att kunna utreda och fatta beslut i frågor om fordonsskatt och undantag från skatteplikten enligt vägtrafikskattelagen och trängselskatt enligt lagen om trängselskatt. Som ytterligare exempel kan nämnas Polismyndighetens behov att vid överprövning av en felparkeringsavgift ha tillgång till uppgifter om fordonsägaren och uppgifter om den redan utfärdade felparkeringsavgiften. Ett ändamål som tillgodoser dessa behov bör införas i vägtrafikdatalagen.

Utsökning eller indrivning

Kronofogdemyndigheten har behov av uppgifter om fordon och fordonsägare i sin utsöknings- och indrivningsverksamhet. Exempelvis har myndigheten behov av information om fordon i verksamheten enligt lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter. I lagen bör detta anges som ett särskilt ändamål.

Drivmedelsransonering eller försvars- eller beredskapsplanering

Även drivmedelsransonering och försvars- eller beredskapsplanering bör anges som ett särskilt ändamål. Vid bl.a. krig eller krigsfara får förfogande av egendom eller tjänster och ransonering av förnödenheter ske för att tillgodose totalförsvarets eller folkförsörjningens behov. Exempelvis beslutar Försvarsmakten om uttag av fordon enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov. Försvarsmakten har därför behov av tillgång till uppgifter om bl.a. fordon, t.ex. för planering av verksamheten eller för beslutsfattande. Även andra myndigheter kan ha sådant behov för motsvarande verksamheter.

Tillsyn

Uppgifter om fordon och fordonsägare har betydelse inte bara för Transportstyrelsens tillsyn, utan även i andra myndigheters tillsynsverksamheter. Ett ändamål som tillgodoser behovet av att kunna behandla personuppgifter för att lämna ut till myndigheter i tillsynssyfte bör därför införas i vägtrafikdatalagen. Som exempel på verksamheter som omfattas av ändamålet kan nämnas Swedacs tillsyn över besiktningsverksamheten där uppgifter från besiktningar av fordon och om ackrediterade besiktningsorgan behövs för tillsynen. Även vid Polismyndighetens kontroller enligt bl.a. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., finns behov av uppgifter om t.ex. fordon och färdskrivare.

Övrig verksamhet

Enligt den nu gällande ändamålsregleringen får personuppgifter tillhandahållas verksamhet för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning i fråga om särskilt angivna personer. För att stat och kommun ska kunna fortsätta att bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt är det av stor vikt att åtkomsten till uppgifter på vägtrafikområdet inte inskränks. Att beskriva all den verksamhet som, avseende såväl fordon som behörigheter och tillstånd, skulle kunna vara i behov av sådana uppgifter är dock svårt, särskilt med hänsyn till vägtrafikområdets föränderliga karaktär. En alltför detaljerad och begränsande reglering skulle kunna försämra myndigheternas förutsättningar att uppfylla de krav som lagstiftningen ställer på dem. Regeringen anser därför att det finns behov av ett mer generellt ändamål. Av integritetsskäl ska ändamålet begränsas till sådana uppgifter som är nödvändiga för att den statliga eller kommunala verksamheten ska kunna fullgöras. Även den brottsbekämpande verksamhet som *Åklagarmyndigheten* tar upp får enligt regeringen bedömas enligt detta ändamål. Enligt regeringens mening innebär förslagen en tillräckligt vid, men samtidigt tillräckligt precis reglering för att intresset av att myndigheternas verksamhet ska kunna bedrivas på ett ändamålsenligt sätt ska vara balanserat mot behovet av att värna de enskildas integritet.

Som exempel på verksamhet som kan träffas av ändamålet kan nämnas Polismyndighetens behov av tillgång till uppgifter om ett fordon i en brottsutredning som inte avser trafikbrott eller i fråga om tillstånd enligt lagen (2016:1122) om skydd för vissa polisiära kännetecken på motorfordon. Även för andra brottsutredande myndigheter kan uppgifter om fordon och fordonsägare utgöra nödvändiga beståndsdelar i en brottsutredning. Ytterligare exempel är Skatteverkets behov av uppgifter för sin skattekontroll och revision av inkomst i taxirörelse. Även polisen kan behöva tillgång till uppgifter om fordon och fordonsägare i samband med kontroll av en taxameterutrustnings beskaffenhet och funktion.

Ändamålet innefattar även myndigheters behov av uppgifter om fordon för att kunna fullgöra förpliktelser som följer av internationella åtaganden, t.ex. rapportering till ett EU-organ. Exempel på myndigheter som har ett sådant behov är Energimyndigheten och Naturvårdsverket.

Ytterligare myndigheter som kan behöva tillgång till uppgifter om fordon och fordonsägare är Migrationsverket och Försäkringskassan. Migrationsverkets mottagningsenheter har i vissa situationer behov av att veta om en asylsökande är registrerad ägare till ett motorfordon. Denna uppgift kan t.ex. vara nödvändig för att avgöra sökandens rätt till ekonomiskt bistånd enligt lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl. Försäkringskassan använder uppgifter om fordon vid utredningar om bilstöd enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken (2010:110) och förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, som ett led i bedömningen av om en sökande kan ingå i en bidragsgrupp för bilstöd. Även socialnämnder kan ha behov av uppgifter om fordon och fordonsägare för utredningar om bistånd enligt socialtjänstlagen (2001:453).

Även för kommunal parkeringsövervakning kan det finnas behov av att behandla uppgifter om fordonsägare i syfte att identifiera och flytta övergivna fordon och fordonsvrak.

Bestämmelsens utformning

Bestämmelsen innehåller ett flertal kriterier vilket, som *Domstolsverket* anför, kan göra den något svårtillgänglig. Kriterierna behöver anges, men med anledning av Domstolsverkets synpunkt har bestämmelsen formulerats om något.

7.9.3 Övrig behandling av personuppgifter

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon ska även få behandlas om det är nödvändigt för tillhandahållande av uppgifter om fordon som behövs för
1. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut,
2. kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,
3. trafiksäkerhets- eller miljöändamål,
4. att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon,
5. aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, eller
6. uttag av urval för direkt marknadsföring, dock med den begränsning som följer av artikel 21.2 och 21.3 i EU:s dataskyddsförordning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår dock att ändamålen ska gälla då personuppgifter behandlas i en fordonsdatabas.

Remissinstanserna: *Trafikförsäkringsföreningen* har ifrågasatt om det är korrekt att, såsom utredningen, säga att staten ansvarar för föreningens verksamhet då det rör sig om en privaträttslig ideell förening.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Stockholm* efterfrågar ett utförligare resonemang kring nödvändigheten och allmänintresset i Transportstyrelsens försäljningsverksamhet. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* tillstyrker förslaget när det gäller försäkringsgivning.

Skälen för regeringens förslag

Försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet

Ett ändamål motsvarande det ändamål som i dag finns i 5 § 2 LVTR bör föras in i vägtrafikdatalagen för att tillgodose de behov av uppgifter som finns i de olika verksamheter som exemplifieras nedan. Personuppgifter får behandlas för att tillhandahålla uppgifter som behövs som underlag för prövningar eller beslut i verksamheterna, t.ex. vid tecknande av

försäkringsavtal eller inom ramen för en affärsförbindelse eller en rättstvist.

Som exempel kan nämnas att försäkringsbolagen har behov av personuppgifter som rör fordon för att administrera den enligt 2 § trafikskadelagen (1975:1410) obligatoriska trafikförsäkringen och annan motorfordonsförsäkring som ansluter till trafikförsäkringen. Bestämmelsen avser både behandling av personuppgifter för nyteckning av försäkring och administration av redan ingångna försäkringsavtal samt reglering av inträffade skador. Även Trafikförsäkringsföreningen har behov av uppgifter om fordon och fordonsägare för att kontrollera innehav av trafikförsäkring och för att ta ut trafikförsäkringsavgift enligt trafikskadelagen. Regeringen delar *Trafikförsäkringsföreningens* uppfattning att föreningens verksamhet bör anses omfattas av detta ändamål.

Bestämmelsen medger även att personuppgifter behandlas för att uppgifter om fordon ska kunna lämnas till andra aktörer som är i behov av dem för olika prövningar eller beslut. Det finns ett flertal exempel på sådana aktörer: banker, kreditmarknadsbolag, bilverkstäder, vagnparksägare, revisionsbyråer, advokatbyråer som fullgör uppdrag som konkursförvaltare, fastighetsförvaltare (för i huvudsak parkeringsövervakning), bilhandlare och bilskrotare som bedriver yrkesmässig handel och annan hantering av fordon, biluthyrningsföretag, juridiska instanser, bolag som utför parkeringsövervakning, försäkringsmäklare, bilglasverkstäder (för ändamålet att anmäla försäkringsskador som t.ex. stenskott till försäkringsbolagen), bärgningsföretag som hanterar fordon i sin yrkesverksamhet och inkassobolag.

Kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik

Ett ändamål som omfattar de privata besiktnings- och provningsorganens behov av uppgifter om fordon vid t.ex. registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och provning av fordon för enskilt godkännande bör föras in i vägtrafikdatalagen. Jfr motsvarande föreslagna ändamål i avsnitt 7.9.2.

Trafiksäkerhets- och miljöändamål

Ett ändamål som motsvarar det som i dag finns i 5 § 3 LVTR bör föras in i vägtrafikdatalagen. Genom ändamålet möjliggörs tillhandahållande av information för trafiksäkerhets- och miljöändamål, vilket bedöms nödvändigt för att tillgodose viktiga samhälleliga intressen. Ändamålet möjliggör t.ex. för olika organisationer, vilket *Trafikanalys* har framhållit vikten av, att ta fram statistik.

Förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon

Konsumenter använder i stor utsträckning vägtrafikregistrets uppgifter om fordon och fordonsägare för att vid köp av begagnade fordon undersöka om överlåtaren har rätt att förfoga över fordonet. I syfte att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon kan uppgift om vem som är registrerad som fordonsägare lämnas ut med stöd av ändamålet i 5 § 3 LVTR. Det är enligt regeringens uppfattning av allmänt intresse att personuppgifter även i fortsättningen kan behandlas för detta

ändamål, särskilt eftersom köpare av fordon enligt praxis har en långtgående undersökningsplikt. Ett motsvarande ändamål bör därför föras in i vägtrafikdatalagen. Det bör dock nämnas att det inte sker någon bedömning av om de uppgifter som förs in i vägtrafikregistret, om t.ex. fordonsägare, civilrättsligt sett är korrekta (jfr avsnitt 7.21.1). Även uppgifter om olika begränsningar i förfoganderätten över ett fordon, exempelvis en anteckning om att en bil är leasad eller försedd med förbehåll om återtaganderätt, kan tillhandahållas enligt denna ändamålsbestämmelse.

Aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register och uttag av urval för direkt marknadsföring

Det finns även fortsättningsvis behov av ändamål som motsvarar de som i dag finns i 5 § 4–5 LVTR och möjliggör försäljningsverksamhet av uppgifter om fordon. Vägtrafikdatalagen bör alltså innehålla sådana ändamål. Med anledning av *Förvaltningsrättens i Stockholm* synpunkt hänvisar regeringen till sin bedömning i avsnitt 7.4 under rubriken Det finns rättslig grund för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter att Transportstyrelsens försäljningsverksamhet enligt 9 § förordningen med instruktion för Transportstyrelsen är motiverad av ett allmänt intresse. Av bestämmelsen framgår vidare att uppgifter som avser den registrerades personliga förhållanden inte får säljas, om de kan antas utgöra ett hot mot dennes personliga integritet.

För det första gäller ändamålet aktualisering, komplettering och kontroll av information om fordonsägare i kund- eller medlemsregister eller liknande register. Ändamålet får betydelse för den som redan har ett eget personregister. Ett sådant register får innefatta endast personer som redan står i någon etablerad förbindelse med den som för registret. Däremot ger ändamålsbestämmelsen inte stöd för personuppgiftsbehandling för att aktualisera, komplettera eller kontrollera rena marknadsföringsregister.

Ändamålet gäller vidare uttag av urval av personuppgifter, s.k. urvalsdragning, vilket framför allt blir aktuellt vid direktreklam. Ändamålet som rör urvalsdragning begränsas i dag genom en uttrycklig hänvisning till den registrerades rätt att motsätta sig behandling för direkt marknadsföring enligt 11 § PUL. Motsvarande rätt för den registrerade finns nu i artikel 21 i dataskyddsförordningen. Bestämmelserna är förenliga med dataskyddsförordningen och bör behållas. Trots att dataskyddsförordningen är direkt tillämplig anser regeringen att den nuvarande hänvisningen till 11 § PUL av tydlighetsskäl bör ersättas med en upplysning om den registrerades rätt att motsätta sig behandling för direkt marknadsföring enligt artikel 21.2 och 21.3 i dataskyddsförordningen.

7.9.4 Särskilt om tekniska uppgifter om fordon

Regeringens förslag: En uppgift om ett fordons registreringsnummer eller fordonsidentifieringsnummer som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon ska även få behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgifter om fordonets beskaffenhet eller utrustning.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår dock att syftet ska vara att tillhandahålla sådana uppgifter om fordonet som inte är personuppgifter.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att den föreslagna bestämmelsen får begränsad betydelse eftersom alla uppgifter om ett fordon vars registrerade ägare är en fysisk person är att betrakta som personuppgifter när uppgifterna behandlas tillsammans med ett registrerings- eller chassinummer.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* är positiv till förslaget, men anser att begreppet chassinummer ska bytas ut mot fordonsidentifieringsnummer. *Bisnode Sverige AB* är positiva till förslaget. *Motorhistoriska Riksförbundet* anser att bestämmelsen ska vara tillämplig även för att tillhandahålla uppgifter om ett fordons ändamål. *Motormännens Riksförbund* ser integritetsproblem med att oseriösa aktörer köper uppgifter från registret som sedan används för vilseledande marknadsföring.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår av utredningen finns det önskemål, särskilt från informationsförmedlare, om att tillgången till tekniska uppgifter om fordon ska underlättas. För att få tillgång till dessa uppgifter behöver personuppgifter i form av fordonsidentifieringsnummer eller registreringsnummer behandlas. Ändamålsbestämmelsen i LVTR är därmed tillämplig på tillhandahållandet av uppgifterna, vilket innebär att möjligheterna till direktåtkomst till de tekniska uppgifterna är begränsade. Som *Transportstyrelsen* har påpekat bör i stället för chassinummer begreppet fordonsidentifieringsnummer användas. Vad som avses med sist nämnda begrepp framgår av artikel 2.2 i kommissionens förordning (EU) nr 19/2011 av den 11 januari 2011 om krav för typgodkännande av tillverkarens föreskrivna skylt och för fordonsidentifieringsnummer till motorfordon och deras släpvagnar samt om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem. Registreringsnummer har samma betydelse som i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. När det gäller direktåtkomst, se avsnitt 7.19.1.

En ökad tillgång till tekniska uppgifter om fordon, t.ex. genom direktåtkomst, skulle underlätta för myndigheter och enskilda att ta del av informationen, vilket är av allmänt intresse. Även för Transportstyrelsen skulle det vara till fördel att kunna tillhandahålla uppgifterna via direktåtkomst. De tekniska uppgifter om ett fordon som efterfrågas, t.ex. uppgift om fordonets fabrikat, modellkod och färg, är

inte i sig att anse som personuppgifter. Som *Datainspektionen* har påpekat utgör dock även sådana uppgifter personuppgifter om fordonet ägs av en fysisk person och uppgifterna behandlas tillsammans med ett registrerings- eller fordonsidentifieringsnummer. Liksom utredningen anser regeringen att det innebär stora effektivitetsvinster för både enskilda och myndigheter att tillåta behandling av uppgifter om ett fordons registreringsnummer eller fordonsidentifieringsnummer i syfte att endast tillhandahålla tekniska uppgifter om fordonet. Uppgifterna blir även mer lättillgängliga. Dessa fördelar uppväger det mindre integritetsintrång som åtgärden får anses innebära för enskilda fordonsägare och som *Motormännens Riksförbund* har pekat på. Ett sådant ändamål bör därför införas i vägtrafikdatalagen. Det bör påpekas att det endast är tekniska uppgifter om ett fordon som kommer att lämnas ut med stöd av ändamålet och således inte t.ex. uppgift om fordonets ägare. Med hänsyn till *Datainspektionens* synpunkt bör ändamålet formuleras så att det är uppgifter om fordonets beskaffenhet eller utrustning som ska tillhandahållas. Det saknas underlag för att, som *Motorhistoriska Riksförbundet* föreslår, låta bestämmelsen vara tillämplig även för att tillhandahålla uppgifter om ett fordons ändamål.

7.10 Behörighetsverksamhet

7.10.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Regeringens förslag: Personuppgifter ska få behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om
– behörighet att föra ett fordon av ett visst slag eller i en viss verksamhet,
– utbildning eller prov för viss behörighet,
– färdskrivarkort, eller
– avgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår en annan utformning av bestämmelsen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* godtar utredningens förslag i fråga om färdskrivarkort, men efterlyser en närmare analys av i vilken databas sådana uppgifter bör behandlas.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Begreppet ”frågor om”

Begreppet ”frågor om” bör ges en vid tolkning och innefatta alla moment som kan bli aktuella både vid handläggning av ett ärende och då myndigheten besvarar frågor eller är någon behjälplig på annat sätt utan direkt koppling till ett specifikt ärende.

Frågor om behörighet att föra ett fordon av ett visst slag eller i en viss verksamhet

Med frågor om behörighet att föra fordon av ett visst slag eller att föra fordon i en viss verksamhet avses främst Transportstyrelsens verksamhet enligt körkortslagstiftningen och yrkestrafiklagstiftningen. Körkort, förarbevis och traktorkort, men även körkortstillstånd, utgör exempel på behörigheter att föra ett visst slags fordon. Med frågor om behörighet att föra fordon i en viss verksamhet avses t.ex. frågor om yrkeskompetensbevis och taxiförarlegitimation. För att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter på dessa områden behöver Transportstyrelsen behandla en stor mängd personuppgifter. Ett ändamål som tillgodoser detta behov bör därför införas i vägtrafikdatalagen.

Att begreppet ”frågor om” ska tolkas extensivt innebär att ändamålet, förutom behandling av personuppgifter för att fatta beslut i fråga om en behörighet, även omfattar samtliga åtgärder som vidtas i ett ärende både före och efter beslutet. Som exempel på förberedande åtgärder inför ett eventuellt ärende kan nämnas registreringen i vägtrafikregistret av uppgifter om den som har omhändertagits enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m., vilket sker oavsett om denne har ett körkort eller inte, och även i fråga om personer som ännu inte har uppnått den ålder som krävs för att få ett körkort. Åtgärder som vidtas före ett beslut kan t.ex. vara att sända ut s.k. 10-årsförnyelser av körkort eller grundhandlingar för körkortsutfärdande efter återkallelse. Åtgärden behöver inte innebära att ett körkort utfärdas för att behandlingen ska vara tillåten. Ett exempel på en åtgärd som direkt syftar till att fatta beslut är att Transportstyrelsen kontrollerar att sökanden har avlagt godkänt förarprov för att därefter utfärda körkort och sända det till sökanden. Även kontakter med den registrerade efter det att ett beslut har fattats omfattas av ändamålet. Ärenden kan avse inte bara den som har en behörighet, utan även den som ansöker om eller har haft en sådan behörighet. Att någon innehar en behörighet kan också vara av betydelse vid andra prövningar. Som exempel kan nämnas prövning av en ansökan om att vara handledare vid övningskörning (4 kap. 7 § KKL). Ändamålet omfattar även den behandlingen. Behandling av personuppgifter som sker för att kontrollera att exempelvis ett körkort har utfärdats på ett riktigt sätt utgör också en tillåten behandling av personuppgifter enligt ändamålet.

Utbildning eller prov för viss behörighet

För att få en viss behörighet krävs att sökanden avlägger prov för att visa sina kunskaper. Det rör sig både om körprov och kunskapsprov (se t.ex. 3 kap. 4 och 20 §§ KKL). I vissa fall krävs även att sökanden har genomgått viss utbildning, t.ex. i fråga om yrkesförarkompetensbevis. Transportstyrelsen ska även förordna förrättare av olika prov.

Förarprov för körkort eller förarbevis består av antingen ett kunskapsprov eller ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov för körkort ska avläggas inför den som Transportstyrelsen har förordnat att förrätta förarprov respektive kunskapsprov, se 3 kap. 10 § KKF. Förarprov för förarbevis får avläggas inför den fysiska eller juridiska person till vilken Transportstyrelsen har överlämnat rätten att anordna

kunskapsprov (3 kap. 10 a § KKF). Även körprov för taxiförarlegitimation ska avläggas inför den som Transportstyrelsen har förordnat att förrätta förarprov enligt KKL.

Transportstyrelsen får även förordna en förrättare av kunskapsprov för yrkesförarkompetens enligt 1 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens.

Ett ändamål som tillgodoser Transportstyrelsens behov av att behandla personuppgifter för att kunna utföra dessa uppgifter bör införas i vägtrafikdatalagen.

Frågor om färdskrivarkort

Transportstyrelsen har behov av att behandla personuppgifter för att pröva frågor om färdskrivarkort. Vad som avses med färdskrivarkort framgår av artikel 2 d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Ett ändamål som omfattar den behandling av personuppgifter som är nödvändig för att Transportstyrelsen ska kunna utföra sina uppgifter bör föras in i vägtrafikdatalagen.

Av 5 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (kör- och vilotidsförordningen) framgår att Transportstyrelsen är behörig myndighet i fråga om färdskrivarkort enligt förordning (EU) nr 165/2014. Personuppgifter kan exempelvis behöva behandlas i Transportstyrelsens verksamhet vid handläggning av ärenden om utfärdande, förnyelse, utbyte och återkallelse av färdskrivarkort.

Transportstyrelsen har efterlyst en närmare analys av behandlingen av uppgifter om färdskrivarkort. Som myndigheten har påpekat finns det fyra olika slag av färdskrivarkort, nämligen förarkort, företagskort, verkstadskort och kontrollkort. Gemensamt är att de ska utfärdas efter prövning av Transportstyrelsen, att de har begränsad giltighetstid och att de kan återkallas. En förare som kör ett fordon med en digital färdskrivare måste inneha ett personligt förarkort och använda det i enlighet med förordning (EU) nr 165/2014. Förarkortet är därmed närmast att jämställa med en behörighetshandling. Behandling av personuppgifter som krävs för att hantera frågor om förarkort regleras därmed naturligen i verksamheten som rör behörigheter. När det gäller övriga färdskrivarkort är anknytningen till en verksamhetsgren inte lika självklar. Företagskort utfärdas till företag som behöver använda fordon utrustade med färdskrivare, verkstadskort är knutna till färdskrivar- eller fordonstillverkare, en montör eller en godkänd verkstad och kontrollkort utfärdas till en kontrollmyndighet. Gemensamt för dessa kort är att de ger innehavaren tillgång till de uppgifter som finns registrerade i färdskrivaren. Korten är inte en behörighetshandling på samma sätt som förarkortet på så sätt att korten krävs för att få framföra ett fordon av visst slag. Däremot ger korten innehavaren behörighet att se viss information. Mot den bakgrunden och för att det av verksamhetsskäl är lämpligt att hantera behandling av personuppgifter avseende samtliga färdskrivarkort på samma sätt, så anser regeringen att ändamålet för

behandling av personuppgifter kopplade till samtliga färdskrivarkort bör regleras i verksamheten som rör behörigheter.

Frågor om avgifter

Det är angeläget att Transportstyrelsen får behandla uppgifter som är nödvändiga för att styrelsen ska kunna ta ut avgifter enligt avgiftsförordningen (1992:191) eller annan författning som rör avgifter relaterade till behörigheter. Vidare har Transportstyrelsen behov av att behandla personuppgifter i samband med nedsättning av eller befrielse från avgift enligt förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. Ett ändamål som tillgodoser dessa behov bör därför införas i vägtrafikdatalagen.

Med avgifter avses såväl avgifter för utfärdande av behörighetshandlingar (t.ex. körkort, taxiförarlegitimation, förarbevis och kompetensbevis) som olika ansökningsavgifter och förseningsavgifter.

Transportstyrelsen har till uppgift att bestämma avgifter, men också, i den utsträckning som det behövs, att utreda och återbetala dem. Även åtgärder för indrivning eller andra åtgärder för verkställighet behöver kunna vidtas. Transportstyrelsen kan även behöva redovisa influtna medel. Ändamålet bör därför omfatta all behandling av personuppgifter som krävs för dessa uppgifter.

7.10.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter ska även få behandlas om det är nödvändigt för tillhandahållande av uppgifter om behörigheter som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning, för
– kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,
– tillstånds- eller lämplighetsprövning eller annan liknande prövning,
– försvars- eller beredskapsplanering,
– tillsyn, eller
– en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information rörande behörigheter.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* anser att det bör tydliggöras att personuppgifter får behandlas för brottsbekämpande ändamål. *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att kommunerna bör ges möjlighet till direktåtkomst till uppgifter om körkortsinnehav för handläggning av ärenden om parkeringstillstånd för rörelsehindrade, men att ändamålsbestämmelsen ställer för höga krav på att åtkomsten är absolut nödvändig för att utföra myndighetsuppgiften.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att Trafikverkets behov av åtkomst till körkortsfotografier liksom att såväl Skatteverket som Åklagarmyndigheten i sin kontrollerande och brottsbekämpande

verksamhet har behov av uppgifter om behörigheter, t.ex. vid utredning av olaglig trafikskoleverksamhet, bör beskrivas. *Domstolsverket* anser att skrivningen är svårtillgänglig och att en ändring bör övervägas.

Skälen för regeringens förslag

Kontroll av ordning och säkerhet i trafiken

Ett av syftena med vägtrafikregistret är att ge Polismyndigheten tillgång till uppgifter om behörigheter, t.ex. körkortsbehörighet, för kontroll av ordningen och säkerheten i trafiken. Polismyndigheten har för närvarande tillgång till i stort sett samtliga behörighetsuppgifter i vägtrafikregistret. Det är väsentligt att Polismyndigheten fortsatt har goda möjligheter att snabbt få tillgång till uppgifter om behörigheter för kontrollen av ordningen och säkerheten i trafiken. Ett ändamål som tillgodoser detta bör därför föras in i vägtrafikdatalagen.

Tillstånds- eller lämplighetsprövning eller annan liknande prövning

Att någon innehar en behörighet av visst slag kan vara en förutsättning för att denne ska få avlägga ett prov eller få ett tillstånd eller ett godkännande. Som exempel kan nämnas följande.

Förarprov för körkort får endast avläggas av den som har ett körkortstillstånd och, för vissa behörigheter, har genomfört en riskutbildning. Det är nödvändigt för förarprövaren – som kan vara en tjänsteman vid Trafikverket eller Försvarsmakten eller en lärare vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning – att inför förarproven få del av dessa uppgifter. Som *Transportstyrelsen* påpekat kan exempelvis förarprövare vid Trafikverket även ha behov av tillgång till uppgifter om körkortsfotografier för den identitetskontroll som utförs inför ett prov.

Uppgifter om behörigheter, återkallelse av körkort eller uppgift om att ett ingripande har skett med stöd av lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. fyller en viktig funktion, inte bara för prövningen av behörigheter på vägtrafikområdet, utan även för t.ex. Transportstyrelsens prövning av flygcertifikat. Den sist nämnda verksamheten rör inte vägtrafikområdet och omfattas därmed inte av ändamålet för Transportstyrelsens egen verksamhet på behörighetsområdet som beskrivs i avsnitt 7.11.1.

Polismyndigheten meddelar förordnanden som vägtransportledare enligt 6 § lagen (2004:1167) om vägtransportledare. En förutsättning för att få ett förordnande är att sökanden har ett körkort med behörigheten C eller ett likvärdigt utländskt körkort. Polismyndigheten har således behov av tillgång till dessa uppgifter.

Som *Sveriges Kommuner och Landsting* har påpekat har kommunerna behov av uppgift om huruvida en sökande har körkort eller inte vid handläggningen av en ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Mot denna bakgrund bör det finnas ett särskilt ändamål som medger att Transportstyrelsen får behandla uppgifter om behörigheter för att lämna ut till annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet om det behövs för tillstånds- eller lämplighetsprövning eller annan liknande

prövning. Regeringen anser inte att det finns skäl att utforma ändamålet annorlunda med anledning av *Sveriges Kommuner och Landstings* synpunkter.

Försvars- eller beredskapsplanering

Uppgifter om behörigheter kan även ha betydelse för försvars- och beredskapsplaneringen. Exempelvis har Försvarsmakten vid sådan planering behov av tillgång till uppgifter om bl.a. körkortsbehörigheter. Denna planering utgör ett viktigt samhällsintresse, varför ett sådant ändamål bör föras in i den nya lagen.

Tillsyn

Uppgifter om behörigheter används av olika myndigheter som har till uppgift att utöva tillsyn såväl inom som utanför vägtrafikområdet. Som exempel kan nämnas Polismyndighetens behov av uppgifter om förarkort för färdskrivare, yrkeskompetensbevis och taxiförarlegitimation vid myndighetens kontroller enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., lagen om yrkeskompetensbevis och TTL. Som *Transportstyrelsen* anfört kan även såväl Skatteverket som Åklagarmyndigheten i sin kontrollerande och brottsbekämpande verksamhet ha behov av uppgifter om behörigheter t.ex. vid utredning av olaglig trafikskoleverksamhet. Vidare kan Skatteverket och Försäkringskassan i sina respektive tillsynsverksamheter ha behov av uppgifter om behörigheter. Ett ändamål som tillgodoser dessa behov bör därför föras in i vägtrafikdatalagen.

Övrig verksamhet

Angående motiven för att införa ett generellt ändamål, se avsnitt 7.9.2 under rubriken Övrig verksamhet.

Som exempel på verksamhet som kan träffas av ändamålet i fråga om behörigheter kan nämnas Försäkringskassans behov av uppgifter om körkortsinnehav vid utredningar om bilstöd enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken (2010:110). Vidare ska Transportstyrelsen enligt 4 kap. 7 § FVTR på begäran av t.ex. Riksdagens ombudsmän, Regeringskansliet, allmän domstol eller Justitiekanslern lämna ett utdrag som avser registrerade uppgifter om körkort. Ett ändamål som tillgodoser dessa behov bör införas i vägtrafikdatalagen.

Även den brottsbekämpande verksamhet som *Åklagarmyndigheten* tar upp, och som inte täcks av något särskilt angivet ändamål, får enligt regeringen bedömas enligt detta ändamål. Jfr även avsnitt 7.10.3.

Bestämmelsens utformning

Bestämmelsen innehåller ett flertal kriterier vilket, som *Domstolsverket* anför, kan göra den något svårtillgänglig. Kriterierna behöver anges, men med anledning av Domstolsverkets synpunkt har bestämmelsen formulerats om något.

7.10.3 Särskilt om tillgång till körkortsfotografier

Regeringens förslag: En uppgift i form av en fotografisk bild av en enskild som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter ska även få behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla en uppgift som behövs i
– Polismyndighetens, Säkerhetspolisens eller Kustbevakningens brottsbekämpande verksamhet, eller
– Polismyndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att bl.a. körkortsfotografier ska få behandlas för kontroll av identitet i samband med kontroll av förarbehörighet.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* är positiv till utredningens förslag, men anför särskilt i fråga om Polismyndighetens direktåtkomst till körkortsfotografier att en sådan åtkomst innebär en stor potentiell spridning av fotografierna, vilket innebär att det krävs en noggrann undersökning av vilket sekretesskydd som kommer att gälla för uppgifterna hos Polismyndigheten. *Åklagarmyndigheten* ser det som mycket positivt att Polismyndigheten kan medges direktåtkomst till körkortsfotografier. *Kustbevakningen* anser att myndigheten, liksom andra brottsbekämpande myndigheter, bör kunna få direktåtkomst till körkortsfotografier för identifiering i brottsbekämpande verksamhet.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten* och *Säkerhetspolisen* välkomnar förslaget att myndigheterna får medges direktåtkomst till fotografier. *Ekobrottsmyndigheten* och *Tullverket* är positiva till förslaget, men föreslår att även dessa myndigheter ska omfattas. *Åklagarmyndigheten, Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkrings-föreningen* är positiva till förslaget men menar att även Tullverket bör omfattas.

Skälen för regeringens förslag

Gällande rätt

Enligt bilaga 2 till FVTR registreras bl.a. körkortsfotografier i vägtrafikregistret i fråga om körkort. I fråga om personuppgifter har vägtrafikregistret till ändamål att exempelvis tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om den som har behörighet att framföra fordon, se 5 § 1 LVTR. Uppgifter om den som har behörighet att framföra fordon ska även enligt 5 § 3 LVTR tillhandahållas för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll. Direktåtkomst till körkortsfotografierna för att utreda trafikbrott som har upptäckts på annat sätt än genom en automatisk trafiksäkerhetskontroll kan dock inte medges enligt nuvarande bestämmelser.

Direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret får enligt 8 § LVTR endast medges för sådana ändamål som anges i 5 § 1–3 i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen. Användare av registret som

via elektronisk överföring på det sätt Transportstyrelsen föreskriver har möjlighet att direkt eller via informationsförmedlare söka i vägtrafikregistret och där få svar på frågor ska anses ha sådan direktåtkomst (4 kap. 3 § FVTR). Direktåtkomst får medges endast om den utgör en tillåten behandling av personuppgifter enligt PUL och får inte medges innan Transportstyrelsen försäkrat sig om att behörighets- och säkerhetsfrågorna är lösta på ett sätt som är tillfredsställande från integritetssynpunkt (4 kap. 4 § FVTR). Polismyndigheten har i dag direktåtkomst till i stort sett samtliga körkortsuppgifter i vägtrafikregistret utom återkallelsegrund och referensnummer, eftersom dessa uppgifter omfattas av sekretess. Inte heller har Polismyndigheten direktåtkomst till de fotografiska bilder som finns i registret, förutom då syftet är att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll.

Enligt 22 kap. 1 § OSL gäller sekretess i verksamhet som avser folkbokföringen eller annan liknande registrering av befolkningen och, i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om det, i annan verksamhet som avser registrering av en betydande del av befolkningen för uppgift i form av fotografisk bild av den enskilde, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men. Av 6 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641), förkortad OSF, framgår att sekretessen gäller för körkortsfotografierna i vägtrafikregistret. Sekretessen hindrar emellertid inte att uppgift lämnas till en annan myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning (10 kap. 28 § OSL). Enligt 4 kap. 13 § FVTR ska uppgift i vägtrafikregistret i form av en fotografisk bild av en enskild på begäran lämnas ut till bl.a. Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Kustbevakningen. Vid direktåtkomst överförs sekretessen till den mottagande myndigheten enligt 11 kap. 4 § OSL. Finns det en annan primär sekretessbestämmelse till skydd för samma intresse som är tillämplig hos den mottagande myndigheten gäller dock denna (11 kap. 8 § OSL). Som exempel kan nämnas att enligt 35 kap. 1 § OSL gäller sekretess för uppgift om enskilds personliga förhållanden bl.a. i en utredning enligt bestämmelserna om förundersökning i brottmål och i annan verksamhet som syftar till att förebygga, uppdaga, utreda eller beivra brott och som bedrivs av bl.a. Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller Kustbevakningen.

Polismyndighetens behov

Av utredningen framgår att det skulle innebära stora effektivitetsvinster för både Polismyndigheten och de enskilda som ska kontrolleras om Polismyndigheten får direktåtkomst till körkortsfotografierna även vid flygande inspektioner och andra kontroller av förarbehörighet som görs i trafiken. I situationer där föraren inte har med sig sitt körkort skulle tiden för att fastställa förarens identitet enligt Polismyndigheten kunna minska med ca 30 procent med sådan tillgång.

Polismyndigheten har efter att utredningen lämnat sitt förslag, framfört att de har behov av direktåtkomst till körkortsfotografierna i vägtrafikregistret i större utsträckning än vad utredningen föreslår. Myndigheten

föreslår därför en utvidgning av den av utredningen föreslagna ändamålsbestämmelsen som rör behörigheter så att sådana uppgifter även får behandlas för att tillhandahålla Polismyndigheten information som behövs i myndighetens brottsförebyggande och brottsbekämpande verksamhet liksom vid myndighetens arbete för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

Som skäl för förslaget anför Polismyndigheten i huvudsak följande. Myndighetens främsta uppgift är att förebygga och utreda brott. Det är då av grundläggande betydelse att snabbt och enkelt kunna fastställa identiteten på såväl misstänkta som andra aktörer som förekommer i ett ärende. Särskilt vid grova brott kan det vara av avgörande betydelse att Polismyndigheten, utan onödigt dröjsmål, kan få tillgång till säkra bilder på aktörerna i ärendet. Att kunna jämföra verklighet och bild är också viktigt i operativa spaningsärenden för att inte i onödan använda spaningsresurser på personer som felaktigt uppfattats som misstänkta.

Även i händelse av ett terroristattentat skulle det finnas ett starkt behov av att snabbt kunna identifiera misstänkta gärningsmän för att bl.a. kunna förhindra eventuella ytterligare attentat.

En ytterligare omständighet av betydelse är att många av de personer som är föremål för Polismyndighetens intresse är mycket noga med att ha ett giltigt körkort, eftersom de vet att de vid minsta misstanke kan bli föremål för kontroll. Samma personer har inte i lika stor omfattning giltiga svenska pass som kan fylla behovet av identifikation.

Polismyndigheten har vidare intresse av att kunna jämföra körkort och pass för att avslöja eventuella förfalskningar som kan ha gjorts som en förberedelse för att begå brott. Om myndigheten har direktåtkomst till körkortsfotografierna kommer kriminella personer att få svårare att använda sig av förfalskade körkort.

Behov av snabb åtkomst till körkortsfotografier finns även vid t.ex. internationella förfrågningar om personer som inte kan identifieras, försvunna personer, vid räddningsinsatser och vid identifiering av avlidna personer. Personerna har i dessa fall ofta körkort, men inte alltid pass.

För att få tillgång till ett körkortsfotografi i dag måste en polisman kontakta Transportstyrelsen och beställa fotografiet, som sedan skickas via e-post eller fax. Polismyndigheten anser att detta är ett omständligt och föråldrat arbetssätt som dessutom bara kan utnyttjas under Transportstyrelsens kontorstider. Fotografier som skickas på detta sätt är vidare ofta av dålig kvalitet. Förutom effektivitetsvinster innebär den snabbare identifiering av personer som kan ske med förslaget att ett frihetsberövande i vissa fall kan undvikas.

Säkerhetspolisens behov

Till Säkerhetspolisens uppgifter hör att förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet som innefattar brott mot rikets säkerhet och terrorbrott samt att utreda och beivra sådana brott. Vidare ska myndigheten bl.a. fullgöra vissa uppgifter i samband med personskydd och uppgifter enligt säkerhetsskyddslagen (1996:627).

Säkerhetspolisen har föreslagit att det ska skapas möjligheter för myndigheten att få direktåtkomst till körkortsfotografier i

vägtrafikregistret i myndighetens brottsbekämpande verksamhet, dvs. såväl i den utredande verksamheten som i underrättelseverksamheten. Säkerhetspolisens arbete är ofta tidskritiskt och tillgången till fotografierna kan behövas när som helst på dygnet, alla dagar om året. Den nuvarande ordningen att myndigheten endast kan få del av fotografierna på begäran och efter Transportstyrelsens handläggning är inte tillräckligt effektiv. De bilder som tillhandahålls på detta sätt är som nämnts dessutom ofta av dålig kvalitet.

Säkerhetspolisen har som skäl för sitt förslag anfört i huvudsak följande. I Säkerhetspolisens brottsbekämpande verksamhet arbetar myndigheten ofta utifrån ett ofullständigt underrättelseläge, där varje bit information som kan förbättra lägesbilden kan vara avgörande för att nå framgång. Myndigheten har ett stort behov av att kunna identifiera individer som är aktuella i myndighetens verksamhet, t.ex. utpekade hotaktörer, för att bl.a. kunna förebygga attentat och avvärja hot mot den centrala statsledningen. Inkommen information innehåller ofta uppgifter om t.ex. namn, foto, telefonnummer, online-ID eller IP-adress, men sällan någon säkerställd identitet. En direktåtkomst till körkortsfotografierna i vägtrafikregistret skulle möjliggöra för Säkerhetspolisen att skyndsamt kunna identifiera möjliga misstänkta och medgärningspersoner, även utanför ordinarie kontorstid. En sådan ordning skulle gagna samtliga operativa verksamhetsområden. Även förmågan att snabbt kunna identifiera för myndigheten tidigare okända hotaktörer, som är särskilt svåra att upptäcka eftersom de normalt inte ingår i ett nätverk, och därigenom öka möjligheten att reducera hot och sårbarheter inom ramen för Säkerhetspolisens underrättelsearbete skulle öka genom en direktåtkomst.

Säkerhetspolisen har även anfört att myndigheten redan enligt gällande lagstiftning har rätt att få tillgång till fotografierna. Förslaget innebär således inte en utvidgning av tillgången till uppgifter, utan endast ett effektivare sätt att få del av uppgifterna. Eftersom uppgiftsskyldighet föreligger finns det inte heller några sekretesshinder mot den föreslagna ändringen. Säkerhetspolisen anser slutligen att myndighetens behov av att i den brottsbekämpande verksamheten kunna behandla körkortsuppgifter genom direktåtkomst får anses väga tyngre än den risk för integritetsintrång som en sådan behandling kan innebära för den enskilde.

Kustbevakningens behov

Kustbevakningen har i sitt remissvar anfört att de ställer sig bakom utredningens generella överväganden och ställningstagande att det finns flera fördelar med att ge Polismyndigheten direktåtkomst till körkorts-fotografier. Något större integritetsintrång för den enskilde kan inte anses föreligga. Myndigheten anser dock att det föreslagna ändamålet är för snävt utformat. Fördelarna med att snabbt kunna fastställa en persons identitet gör sig gällande vid många typer av brott och inte endast där det är aktuellt att kontrollera en förarbehörighet. Kustbevakningen utfärdar ordningsbotsföreläggande, bl.a. för fartöverträdelser till sjöss. Det är relativt vanligt att en båtförare som har gjort sig skyldig till en överträdelse inte har med sig någon legitimationshandling, vilket

försvårar eller t.o.m. omöjliggör en avrapportering genom ordningsbotsföreläggande. Myndigheten ser därmed ett stort värde i att få direktåtkomst till körkortsfotografier för identifiering, särskilt vid brottslighet till sjöss. Kustbevakningen föreslår därför att utredningens förslag utvidgas så att Kustbevakningen och andra myndigheter med brottsbekämpande uppgifter kan få direktåtkomst till körkortsfotografier för identifiering i brottsbekämpande verksamhet.

Överväganden

Regeringen delar Polismyndighetens, Säkerhetspolisens och *Kustbevakningens* uppfattning att det finns behov för myndigheterna att snabbt och enkelt få tillgång till körkortsfotografierna i vägtrafikregistret i myndigheternas brottsbekämpande verksamheter, liksom i Polismyndighetens verksamhet för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet. Även *Åklagarmyndigheten* ser det som mycket positivt att Polismyndigheten kan medges direktåtkomst till körkortsfotografier. Att skyndsamt kunna fastställa identiteten på såväl misstänkta som andra aktörer som förekommer i myndigheternas verksamheter kan vara av avgörande betydelse både för utgången i ett ärende och för att bl.a. förhindra brott. Myndigheterna har redan enligt gällande rätt möjlighet att på begäran få del av körkortsfotografierna, men inte via direktåtkomst. Enligt regeringens uppfattning är fördelarna med att ge myndigheterna direktåtkomst till fotografierna stora, både i förhållande till resultat och till effektivitet. En sådan åtkomst innebär inte att myndigheternas tillgång till uppgifter utvidgas, utan det är endast sättet på vilket de kan få tillgång som ändras. Att medge direktåtkomst innebär dock, som *Datainspektionen* påpekat, en större potentiell risk för spridning av körkortsfotografierna. För att direktåtkomst ska kunna beviljas bör det därför krävas att uppgifterna omgärdas av motsvarande sekretesskydd hos de tre myndigheterna som hos Transportstyrelsen.

Som framgår ovan gäller enligt 22 kap. 1 § OSL och 6 § OSF sekretess för körkortsfotografierna i vägtrafikregistret. Sekretessen hindrar emellertid inte att uppgift lämnas till en annan myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning (10 kap. 28 § OSL). En sådan uppgiftsskyldighet finns i dag i FVTR som stadgar att uppgift i vägtrafikregistret i form av en fotografisk bild av en enskild på begäran lämnas ut till bl.a. Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Kustbevakningen. Enligt regeringens uppfattning bör denna uppgiftsskyldighet bestå. Vid direktåtkomst gäller vidare att sekretessen överförs till den mottagande myndigheten enligt 11 kap. 4 § OSL. Finns det en annan primär sekretessbestämmelse till skydd för samma intresse som är tillämplig hos den mottagande myndigheten gäller dock denna (11 kap. 8 § OSL). I fråga om körkortsfotografier hos de tre myndigheterna skulle t.ex. 35 kap. 1 § 1 OSL, som rör sekretess för uppgift om bl.a. enskilds personliga förhållanden vid en förundersökning i brottmål, kunna vara tillämplig. En annan bestämmelse som skulle kunna vara tillämplig är bestämmelsen i 35 kap. 1 § 4 OSL som gäller sekretess för uppgift om enskilds personliga förhållanden i annan verksamhet som syftar till att förebygga, uppdaga, utreda eller beivra brott och som bedrivs av bl.a. Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller

Kustbevakningen. Både dessa bestämmelser och 22 kap. 1 § OSL innehåller ett omvänt skaderekvisit, dvs. sekretess gäller som huvudregel enligt båda bestämmelserna.

Fördelarna med att ge dessa myndigheter direktåtkomst till körkortsfotografierna i vägtrafikregistret i deras brottsbekämpande verksamhet liksom vid Polismyndighetens upprätthållande av den allmänna ordningen och säkerheten är således stora. Den personuppgiftsansvarige ska enligt artikel 5.2 och 32 i dataskyddsförordningen se till att behandlingen av personuppgifter sker på ett korrekt och säkert sätt. Med hänsyn till detta och till att uppgifterna omgärdas av motsvarande sekretesskydd hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Kustbevakningen som hos Transportstyrelsen anser regeringen att fördelarna med att möjliggöra direktåtkomst för de tre myndigheterna får anses väga tyngre än den risk för integritetsintrång som åtgärden får anses innebära för enskilda körkortshavare.

För att åstadkomma direktåtkomst för Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Kustbevakningen bör en ändamålsbestämmelse tas in i vägtrafikdatalagen som innebär att körkortsfotografier som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter även ska få behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla de tre myndigheterna sådana fotografier som behövs i deras brottsbekämpande och lagförande verksamhet och vid Polismyndighetens upprätthållande av den allmänna ordningen och säkerheten. Liksom Säkerhetspolisen och Kustbevakningen anser regeringen att brottsbekämpande verksamhet innefattar brottsförebyggande arbete. Det bör dock framgå särskilt att uppgifterna får behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgifter som behövs i myndigheternas lagförande verksamhet (se t.ex. SOU 2017:74 s. 600 f.). Eftersom ändamålen endast tar sikte på Polismyndighetens, Säkerhetspolisens och Kustbevakningens verksamheter bör de regleras särskilt i stället för att tas in som en punkt i den föreslagna 2 kap. 8 § vägtrafikdatalagen.

Som angetts i propositionen Ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister (prop. 2005/06:108 s. 10) gäller som huvudregel att ändamålet med behandlingen av personuppgifter måste bestämmas redan när personuppgifterna samlas in och att ett ändamål inte utan vidare kan läggas till i efterhand. Det skulle därför kunna hävdas att fotografier som redan är registrerade i vägtrafikregistret inte skulle få användas för det nya registerändamålet om inte uppgifterna samlades in på nytt. Regeringen anförde dock i propositionen att goda skäl talade för en annan syn på saken. Avbildandet av körkortsinnehavaren på körkortet tjänar inte något självändamål. Detta sker naturligtvis för att identiteten på föraren ska kunna kontrolleras i olika sammanhang, exempelvis i samband med trafikkontroller. Det var därför regeringens uppfattning att innehavarna av körkort rimligen hade att räkna med att fotografierna kunde komma att användas i sådana sammanhang. Under alla förhållanden ansåg regeringen att behandlingen av körkortsfotografier i ett brottsutredande syfte inte kan anses oförenlig med det ändamål för vilket de ursprungligen har samlats in. Det väckte därför inte några större betänkligheter från integritetssynpunkt att låta det nya registerändamålet gälla med retroaktiv verkan för de körkortsfotografier som redan hade samlats in. Regeringen anser att motsvarande resonemang kan anföras

även i fråga om de nya ändamål som nu föreslås. Som anfördes i propositionen sker avbildandet av föraren på körkortet för att förarens identitet ska kunna kontrolleras i olika sammanhang. Körkortet fungerar också i praktiken som ett dokument som används för identifikation generellt och inte bara i trafiksammanhang. Att körkortet kan komma att användas för identifikation i Polismyndighetens, Säkerhetspolisens och Kustbevakningens brottsbekämpande verksamheter liksom vid Polismyndighetens kontroll av allmän ordning och säkerhet torde enligt regeringens uppfattning vara något som innehavare av körkort rimligen räknar med. Behandlingen kan därmed inte anses oförenlig med det ändamål för vilket uppgifterna ursprungligen samlades in. De nya registerändamålen ska således gälla med retroaktiv verkan för de körkortsfotografier som redan har samlats in.

Frågan om huruvida Ekobrottsmyndigheten och Tullverket ska omfattas av förslaget behandlas inte i utkastet till lagrådsremiss. Eftersom det saknas beredningsunderlag i den delen kan *Ekobrottsmyndighetens, Tullverkets* och *Åklagarmyndighetens* synpunkter om detta inte behandlas i detta lagstiftningsärende.

7.10.4 Övrig behandling av personuppgifter

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter ska även få behandlas om det är nödvändigt för tillhandahållande av uppgifter om behörigheter som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet.

Regeringens bedömning: Det bör inte införas någon sekretessbrytande bestämmelse i fråga om uppgifter om körkort i vägtrafikdatalagen.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att nyttoaspekterna ska ges större tyngd när det gäller försäkringsbolagens tillgång till körkortsuppgifter för differentierad premiesättning. *Sveriges Motorcyklister* anser att försäkringsbolag inte ska kunna få tillgång till uppgifter om återkallade körkort. *Trafikförsäkringsföreningen* ifrågasätter utredningens bedömning att försäkringsgivare inte ska få tillgång till uppgift om skälet till att ett körkort har återkallats.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt. Utkastet till lagrådsremiss innehöll ingen uttrycklig bedömning i denna del.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Ändamålet motsvarar det ändamål som i dag finns i 5 § 2 LVTR och omfattar flera olika verksamheter. Personuppgifter får behandlas för att tillhandahålla uppgifter om behörigheter som behövs som underlag för prövningar eller beslut i sådana verksamheter, t.ex. inom ramen för en affärsförbindelse eller en rättstvist. För att personuppgifter ska få behandlas med stöd av ändamålet krävs att mottagaren har ett behov av information om en

persons innehav av en viss behörighet, som underlag för en prövning eller ett beslut. Om mottagarens syfte endast är att t.ex. kontrollera en persons identitet är ändamålet inte tillämpligt. Som exempel på verksamhet som kan ha behov av uppgifter om behörigheter kan nämnas försäkringsbolagens behov av uppgifter om behörigheter för att administrera olika typer av trafikförsäkringar. Bestämmelsen avser både behandling av personuppgifter för nyteckning av försäkring och administration av redan ingånget försäkringsavtal samt reglering av inträffad skada. Som utredningen påpekar kan dock uppgifter som omfattas av sekretess, t.ex. grunden för en körkortsåterkallelse, inte lämnas ut utan stöd av en sekretessbrytande bestämmelse. Trots *Trafikverkets* och *Trafikförsäkringsföreningens* synpunkter finner regeringen inte skäl att införa sådana bestämmelser. Även biluthyrningsfirmor har behov av tillgång till körkortsuppgifter på grund av att ett fordon endast får lämnas ut till någon som har behörighet att föra fordonet. Bilhandlare som i sin verksamhet erbjuder provkörning av fordon har också ett behov av tillgång till körkortsuppgifter. I dag har både biluthyrare och bilhandlare direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikregistret för detta syfte. Ändamål som tillgodoser dessa syften bör fortsättningsvis finnas i vägtrafikdatalagen.

7.11 Tillståndsverksamhet

7.11.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Regeringens förslag: Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om
– tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet,
– förordnande eller godkännande av personal,
– undantag från trafikregler, eller
– avgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår en annan utformning av bestämmelsen och föreslår inget ändamål som avser undantag från trafikregler.

Remissinstanserna: *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* välkomnar att uppgifter om godkännande av personal ska registreras.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* efterfrågar en beskrivning av vad som gäller för behandling av personuppgifter avseende roller som inte omfattas av förordnande eller godkännande, t.ex. lärare för yrkesförarkompetens.

Skälen för regeringens förslag

Begreppet ”frågor om”

Begreppet ”frågor om” bör ges en vid tolkning och innefatta alla moment som kan bli aktuella både vid handläggning av ett ärende och då myndigheten besvarar frågor eller är någon behjälplig på annat sätt utan direkt koppling till ett specifikt ärende.

Frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet

Transportstyrelsen är prövningsmyndighet i fråga om tillstånd att bedriva olika former av yrkesmässig verksamhet på vägtrafikområdet, t.ex. yrkesmässig trafik, taxitrafik, biluthyrning, olika former av yrkesmässig utbildning och redovisningscentraler för taxi. Styrelsen kommer även att vara tillståndsmyndighet för beställningscentraler för taxitrafik när regelverket om dessa träder i kraft den 1 september 2020 (jfr prop. 2017/18:239). Det bör därför införas ett ändamål som ger Transportstyrelsen möjlighet att utföra nödvändig personuppgifts-behandling.

Med yrkesmässig trafik avses detsamma som i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen). Den yrkesmässiga trafiken kan bedrivas antingen som persontransport i form av linjetrafik eller beställningstrafik med buss eller som godstrafik. För att få bedriva yrkesmässig trafik krävs antingen ett gemenskapstillstånd eller ett yrkestrafiktillstånd (2 kap. 1 § YTL). Även tillstånd att bedriva internationella vägtransporter utanför EES omfattas av ändamålet (jfr 3 kap. YTL).

Taxitrafik definieras i 1 kap. 3 § TTL och taxitrafiktillstånd krävs för att få bedriva verksamheten enligt 2 kap. 1 § samma lag. Transportstyrelsen är även tillståndsmyndighet enligt 4 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

Tillstånd till biluthyrningsrörelse krävs enligt 3 § BUL.

Som exempel på utbildningsverksamhet kan nämnas följande:

Yrkesmässig utbildning för körkort sker i form av introduktions-utbildning (jfr 4 kap. 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 KKL) och riskutbildning (3 kap. 4 a § KKL). Tillstånd meddelas av Transport-styrelsen enligt 4 kap. 9 § KKL.

Tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet för blivande förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar meddelas av Transportstyrelsen enligt 3 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Utbildning för yrkesförarkompetens får bedrivas av den som fått tillstånd av Transportstyrelsen enligt 5 kap. 1 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens.

Yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet bedrivs i trafikskola enligt tillstånd från Transportstyrelsen, se 2 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Transportstyrelsen får meddela tillstånd att bedriva utbildning för vägtransportledare enligt 8 § förordningen (2004:1169) om vägtransportledare.

Förordnande eller godkännande av personal

Transportstyrelsen har behov av att behandla personuppgifter när det är nödvändigt för frågor om förordnande eller godkännande av personal. Ett sådant ändamål bör därför införas i vägtrafikdatalagen. För verksamhet som omfattas av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet prövar Transportstyrelsen t.ex. frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare enligt 3 § tredje stycket lagen (1998:493) om trafikskolor. I egenskap av tillsynsmyndighet ska Transportstyrelsen vidare godkänna trafiksäkerhetsgranskare för vägprojekt enligt 11 § vägsäkerhetslagen (2010:1362) och säkerhetssamordnare enligt 4 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. När det gäller *Transportstyrelsens* synpunkt om behandling av personuppgifter avseende personalkategorier som inte omfattas av förordnande eller godkännande av Transportstyrelsen får ett annat tillämpligt ändamål sökas. Exempelvis skulle ändamålet behandling för frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet kunna bli tillämpligt om behandling av uppgifter om en viss personalkategori krävs för att en ansökan om tillstånd ska beviljas.

Undantag från trafikregler

Som *Transportstyrelsen* har påpekat kan styrelsens dispensprövning i första instans enligt trafikförordningen (1998:1276), TrF, ses som en typ av tillstånd. Transportstyrelsen får t.ex. i enskilda fall besluta om undantag från bestämmelser som rör passagerare i fordon enligt 4 kap. 6 § TrF och från kravet på att använda bilbälte eller särskilda skyddsanordningar enligt 4 kap. 10 d § TrF. Ett ändamål som ger Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter i den mån det är nödvändigt i dessa fall bör därför införas.

Frågor om avgifter

Transportstyrelsens tillståndsverksamhet finansieras med avgifter i enlighet med bemyndiganden i de lagar som reglerar respektive sakområde. Vidare gäller vissa bestämmelser om avgifter i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. och avgiftsförordningen (1992:191) för Transportstyrelsen. I verksamheten finns behov av att behandla personuppgifter för att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala avgifter. Ett ändamål som möjliggör en sådan behandling bör således införas i den nya lagen. Med uppbärande av avgifter avses att begära indrivning eller vidta andra åtgärder för verkställighet. Transportstyrelsen är även skyldig att redovisa influtna medel.

7.11.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd ska även få behandlas om det är nödvändigt för tillhandahållande av uppgifter om tillstånd som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning, för
– tillsyn, eller
– en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information rörande tillstånd.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* anser att det bör tydliggöras att personuppgifter får behandlas för brottsbekämpande ändamål.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Domstolsverket* anser att skrivningen är svårtillgänglig och att en ändring bör övervägas.

Skälen för regeringens förslag

Tillsyn

Uppgifter om tillstånd kan vara av intresse, inte bara för Transportstyrelsen, utan även för andra myndigheter som har till uppgift att kontrollera och utöva tillsyn över tillståndshavare i olika sammanhang i samhället. Som exempel kan nämnas att uppgifterna kan ha betydelse för Polismyndighetens kontroller enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Även Skatteverket kan ha behov av uppgifter om tillstånd, t.ex. vid tillsyn över en viss bransch i skattehänseende. Det bör därför införas ett ändamål som tillgodoser dessa behov av personuppgiftsbehandling.

Övrig verksamhet

När det gäller motiven för att införa ett generellt ändamål, se avsnitt 7.9.2 *Övrig verksamhet.*

Uppgifter om tillståndshavare kan exempelvis behövas vid Polismyndighetens utredningar av brott som olaga yrkesmässig trafik enligt 5 kap. 1 § YTL eller olaga taxitrafik enligt 5 kap. 1 § TTL. Även i den brottsbekämpande verksamhet som *Åklagarmyndigheten* tar upp kan det finnas behov av att behandla uppgifter om tillstånd. Skatteverket kan i ett skatteärende ha behov av att kontrollera vem som är innehavare av ett tillstånd att bedriva t.ex. yrkesmässig trafik eller taxitrafik. Vidare har uppgifter om en trafiksäkerhetsgranskare enligt vägsäkerhetslagen betydelse för väghållaren, liksom uppgifter om en säkerhetssamordnare enligt lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar har betydelse för tunnelhållaren. Det kan även finnas andra myndigheter som för sin verksamhet kan ha behov av personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd. Ett ändamål som möjliggör behandling av personuppgifter för dessa syften bör därför införas i vägtrafikdatalagen.

Bestämmelsens utformning

Bestämmelsen innehåller ett flertal kriterier vilket, som *Domstolsverket* anför, kan göra den något svårtillgänglig. Kriterierna behöver anges, men med anledning av Domstolsverkets synpunkt har bestämmelsen formulerats om något.

7.11.3 Övrig behandling av personuppgifter

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd ska även få behandlas om det är nödvändigt för tillhandahållande av uppgifter om tillstånd som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: För försäkringsgivare kan en uppgift om innehav av tillstånd för att bedriva viss verksamhet ha betydelse vid beviljande av vissa typer av försäkringar. Vidare får inte ett fordon som är registreringsbesiktigat för taxitrafik hyras ut till någon annan än den som har tillstånd till sådan trafik (18 § BUL). Personuppgifter kan således behöva behandlas för att lämna information om tillstånd till den som bedriver biluthyrningsverksamhet. Även de ackrediterade verkstäder som utför taxameterbesiktningar kan ha behov av uppgifter om tillståndshavare.

Personuppgifter bör därför, på motsvarande sätt som enligt 5 § 2 LVTR, få behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgifter som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, t.ex. inom ramen för en affärsförbindelse eller en rättstvist. Ett sådant ändamål bör föras in i vägtrafikdatalagen.

7.12 Tillsynsverksamheten

7.12.1 Behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Regeringens förslag: Personuppgifter ska få behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om tillsyn eller avgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. Utredningen föreslår dock att ändamålen ska gälla då personuppgifter behandlas i en tillsynsdatabas.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har påpekat att styrelsen även är ansvarig för tillsyn över trafikskolor, introduktions- och riskutbildningar och förarprövningen och att de ansvarar för frågor som rör marknadsövervakning.

Skälen för regeringens förslag

Begreppet ”frågor om”

Begreppet ”frågor om” bör ges en vid tolkning och innefatta alla moment som kan bli aktuella både vid handläggning av ett ärende och då myndigheten besvarar frågor eller är någon behjälplig på annat sätt utan direkt koppling till ett specifikt ärende.

Tillsyn

Transportstyrelsen bedriver en omfattande tillsynsverksamhet på vägtrafikområdet, inom vilken behandling av personuppgifter är nödvändig. Ett ändamål som möjliggör den personuppgiftsbehandling som är nödvändig bör därför föras in i vägtrafikdatalagen.

Tillsynen är ofta inriktad på företag, men personuppgifter, om t.ex. företagets anställda, behöver ofta behandlas inom ramen för tillsynsverksamheten. Som exempel på tillsynsverksamhet kan nämnas följande.

På fordonsområdet är tillsynsverksamheten av något mindre omfattning och avser främst tillsynen över att FoL och FoF följs, inklusive tillsynen över besiktningsverksamheten. Transportstyrelsen utövar även tillsyn över avgasrening och drivmedel (jfr avsnitt 5.3.2).

I fråga om behörigheter utövar Transportstyrelsen tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen (4 kap. 16 § TTL).

Transportstyrelsen utövar även tillsyn över ett flertal tillståndshavare på vägtrafikområdet. Även transportverksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt, t.ex. enskilda firmor som utför transporter för egen räkning, kan dock omfattas av Transportstyrelsens tillsynsansvar. Som exempel på sådan tillsynsverksamhet kan nämnas följande.

När det gäller tillsyn av kör- och vilotider ansvarar Transportstyrelsen för kontroller i företagslokaler. Myndigheten ansvarar även för att det finns en enhetlig strategi för tillsyn både på vägarna och i företagens lokaler. Vidare ska Transportstyrelsen ansvara för samordning med Polismyndigheten och med behöriga myndigheter i andra stater inom EES, där samordning av kontroller krävs (7 kap. 1 § andra stycket, 2 § andra stycket och 6 § andra stycket förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.).

Transportstyrelsen utövar tillsyn över att företag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik gör det i enlighet med gällande bestämmelser (4 kap. 10 § YTL och 4 kap. 1 § YTF). Motsvarande gäller tillsyn över tillståndshavare för taxitrafik (4 kap. 16 § TTL och 4 kap. 1 § taxitrafikförordningen [2012:238]). Transportstyrelsen utövar vidare tillsyn enligt 27 § lagen om redovisningscentraler för taxitrafik. Denna tillsyn kommer

även att omfatta beställningscentraler för taxitrafik när regelverket om dessa träder i kraft den 1 september 2020 (jfr prop. 2017/18:239).

Tillsyn över de aktörer som Transportstyrelsen har gett tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens bedrivs av styrelsen enligt 9 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens och 7 kap. 1 § förordningen (2007:1570) om yrkesförarkompetens. Som *Transportstyrelsen* påpekat är styrelsen även ansvarig för tillsyn över trafikskolor (1 § förordningen om trafikskolor), introduktions- och riskutbildningar (4 kap. 11 § KKL) och förarprövningen (8 kap. 12 § KKF). Transportstyrelsen utövar även tillsyn över den utbildningsverksamhet som bedrivs enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Tillsynen omfattar inte utbildningsverksamhet som får bedrivas utan tillstånd. I fråga om biluthyrning utövar Transportstyrelsen tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser (19 § BUL).

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt 11 § vägsäkerhetslagen. För varje vägprojekt ska väghållaren utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Transportstyrelsen är även tunnelmyndighet enligt 4 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Tunnelmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Tunnelmyndigheten ska även godkänna en av tunnelhållaren utsedd säkerhetssamordnare, som ska medverka i frågor som rör tunnelsäkerheten.

Transportstyrelsen bedriver också tillsyn, marknadsövervakning, för att kontrollera att likvärdiga villkor råder och upprätthålls inom de olika person- och godstransportmarknaderna, jfr 3 § 5 och 6 förordningen med instruktion för Transportstyrelsen.

Avgifter

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet finansieras i huvudsak med avgifter i enlighet med bemyndiganden i de lagar som reglerar respektive sakområde. I verksamheten finns behov av att behandla personuppgifter för att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala avgifter. Med uppbärande av avgifter avses att begära indrivning eller vidta andra åtgärder för verkställighet. Transportstyrelsen är även skyldig att redovisa influtna medel. Ett ändamål som tillgodoser Transportstyrelsens behov av personuppgiftsbehandling bör föras in i vägtrafikdatalagen.

Transportstyrelsen är vidare prövningsmyndighet i fråga om påförande av sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser om kör- och vilotider (10 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.) och cabotage (7 a § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet [EES]). I vissa fall kan ändamålsbestämmelserna för behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamheter som rör fordon eller behörigheter bli tillämpliga. För sådan behandling som inte omfattas av något annat ändamål ger det föreslagna ändamålet stöd för den behandling av personuppgifter som behöver ske för att sanktionsavgift ska kunna påföras. Som exempel kan nämnas påförande av

sanktionsavgift för en förare enligt 9 kap. 9 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

7.12.2 Behandling av personuppgifter i verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn ska även få behandlas om det är nödvändigt för tillhandahållande av uppgifter om tillsyn som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår dock att informationen ska tillhandahållas endast om det behövs i annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet för frågor om färdskrivarkort och tillsyn på vägtrafikområdet.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* anser att det bör tydliggöras att personuppgifter får behandlas för brottsbekämpande ändamål.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har påpekat att även Skatteverket kan ha behov av uppgift om ett företags riskvärde.

Skälen för regeringens förslag: Uppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn kan ha betydelse även för annan statlig eller kommunal verksamhet. Som exempel kan nämnas att uppgift om ett företags riskvärde har betydelse för Polismyndighetens vägkontroller enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och kontroller av fordon enligt FoL. Som *Transportstyrelsen* påpekat kan en uppgift om ett företags riskvärde även ha betydelse i Skatteverkets verksamhet. För fullgörande av skattekontroll kan vidare Skatteverket ha behov av uppgifter som Transportstyrelsen registrerar om t.ex. redovisningscentraler för taxitrafik. Även i den brottsbekämpande verksamhet som *Åklagarmyndigheten* tar upp kan det finnas behov av uppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn.

7.13 Gemensamma ändamålsbestämmelser

7.13.1 Registrering och annan dokumentationsskyldighet

Regeringens förslag: Personuppgifter ska få behandlas i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet om det behövs för registrering och annan dokumentationsskyldighet.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår en hänvisning till 8 § PUL.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Viss personuppgiftsbehandling är nödvändig utan att den kan sägas direkt röra Transportstyrelsens kärnverksamhet på vägtrafikområdet. Till myndigheten lämnas av olika anledningar uppgifter, däribland personuppgifter, som inte har betydelse för myndighetens handläggning eller bedömning av ett visst ärende. Det finns bestämmelser som medför skyldighet för den mottagande myndigheten att behandla inkommande personuppgifter, oavsett om de är nödvändiga för myndighetens verksamhet eller inte. De inlämnade uppgifterna kan till exempel utgöra en del av en allmän handling i tryckfrihetsförordningens mening. Enligt 5 kap. 1 § OSL gäller som huvudregel att allmänna handlingar som kommit in till en myndighet ska registreras, dvs. diarieföras, så snart som möjligt. I 5 kap. 2 § samma lag uppställs vissa minimikrav beträffande uppgifterna i ett sådant register. Av registret ska bland annat framgå uppgifter om handlingens avsändare eller mottagare och i korthet vad handlingen rör. I förvaltningslagen (2017:900) finns vissa regler om partsinsyn, dokumentation av uppgifter och kommunikation. Vidare ska en myndighet enligt 7 § förvaltningslagen vara tillgänglig för kontakter med enskilda. Myndigheten ska informera om hur och när sådana kontakter kan tas. Dessa bestämmelser kan innebära att personuppgifter måste behandlas.

Eftersom de primära ändamålen föreslås regleras uttömmande behövs det en ändamålsbestämmelse som tar sikte på myndighetens skyldighet att registrera och på annat sätt dokumentera personuppgifter som kommer in till myndigheten. Skyldigheten för myndigheten utgör en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. De villkor för behandling av personuppgifter som är nödvändiga får därmed specificeras i nationell rätt enligt artikel 6.2 och 6.3. Bestämmelsen är således förenlig med dataskyddsförordningens bestämmelser, jfr avsnitt 7.7.

Som konstateras i avsnitt 7.7 bör ändamålsbestämmelsen, i enlighet med artikel 6 i dataskyddsförordningen, innehålla ett nödvändighetskrav.

Personuppgifter som behandlas med stöd av de föreslagna bestämmelserna om diarieföring m.m. kommer i vissa fall att bli tillgängliga för en större krets personer, t.ex. i diarier. De skulle därmed i och för sig kunna sägas utgöra gemensamt tillgängliga uppgifter. De föreslagna bestämmelserna för gemensamt tillgängliga uppgifter har till syfte att reglera sådan behandling som sker i för verksamheten gemensamma uppgiftssamlingar. Syftet med den nu aktuella ändamåls-bestämmelsen är emellertid inte att möjliggöra behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens huvudsakliga verksamhet, t.ex. vid ärendehandläggning. Det är i stället fråga om en särreglering som tar sikte på sådan behandling av personuppgifter som inte ryms i de primära ändamålen men som Transportstyrelsen ändå måste kunna utföra för att hantera inkommande handlingar och tillgodose tryckfrihetsförordningens krav på att allmänheten ska ha tillgång till allmänna handlingar. De bestämmelser som gäller för gemensamt tillgängliga uppgifter, t.ex. bestämmelserna om sökbegränsningar, är inte lämpade att reglera behandling av personuppgifter i exempelvis diarier. I de fall där uppgifter

behandlas med stöd av nu aktuell bestämmelse bör därför de föreslagna reglerna om gemensamt tillgängliga uppgifter, i likhet med vad som gäller enligt åklagardatalagen, inte vara tillämpliga. Se även avsnitt 7.18.1.

7.13.2 Internationellt samarbete

Regeringens förslag: Personuppgifter ska få behandlas om det är nödvändigt för att fullgöra ett internationellt åtagande.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* avstyrker förslaget och anser att det behöver klargöras om avsikten är att utvidga bestämmelsens tillämpningsområde i förhållande till dagens reglering.

Skälen för regeringens förslag

Behandling av personuppgifter för att fullgöra ett internationellt åtagande

En ökad internationalisering och större rörlighet för såväl personer som varor och tjänster har medfört ett ökat behov av samarbete över gränserna. Utgångspunkten är förstås att Sverige på bästa sätt ska fullgöra sina internationella åtaganden på vägtrafikområdet. Om det finns ett förpliktande åtagande för Transportstyrelsen att samla in, bearbeta eller lämna ut personuppgifter till en utländsk myndighet eller mellanfolklig organisation, måste detta åtagande kunna fullgöras med hjälp av modern teknik. De internationella åtaganden som avses kan framgå av t.ex. en EU-rättsakt, en konvention eller ett av riksdagen godkänt avtal. Transportstyrelsen har också med stöd av bemyndigandet i nuvarande 20 kap. 10 § FVTR möjlighet att ingå internationella överenskommelser som berör frågor om utbyte av information på elektronisk väg inom styrelsens kompetensområde. Åtagandena avser framför allt samarbeten med utländska vägtransportmyndigheter, men även med andra utländska myndigheter och organisationer, exempelvis polismyndigheter.

Som exempel på internationellt samarbete kan nämnas Transportstyrelsens samarbete med behöriga myndigheter i andra stater inom EES för genomförande av vägkontroller avseende kör- och vilotider (7 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Samarbetet rör i övrigt huvudsakligen utbyte av uppgifter mellan behöriga myndigheter i olika länder och åtgärder som behövs med anledning av det. Personuppgifter kan dock behöva behandlas även av andra skäl än för att lämna ut dem, t. ex. vid samordnade kontroller. Av 1 kap. 2 § tredje stycket FVTR framgår att Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver

yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen). Det innebär att Transportstyrelsen ansvarar för utbyte av information med övriga medlemsstater i enlighet med förordningen. Transportstyrelsen är enligt förordningen även skyldig att registrera vissa uppgifter om bl.a. trafikansvariga och personer som har förklarats olämpliga att leda transportverksamhet (artikel 16). Dessa uppgifter, liksom uppgifter om bl.a. överträdelser, ska användas för att inrikta kontroller på företag med hög risk. Styrelsen ska även samarbeta med och ge bistånd till andra medlemsstaters behöriga myndigheter vid tillämpningen av förordningen (artikel 24). Vidare ska Transportstyrelsen enligt 1 kap. 2 § andra stycket FVTR biträda Polismyndigheten vid samarbete enligt rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prümrådsbeslutet) och vid informationsutbyte enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-direktivet), genom att som nationellt kontaktställe enligt artikel 12.2 i rådsbeslutet respektive artikel 4.3 i CBE-direktivet automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen. Transportstyrelsen är enligt artikel 22.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 skyldig att översända information om vissa överträdelser och sanktioner till behöriga myndigheter i andra medlemsstater. Kontroller och utbyte av uppgifter om stulna fordon sker vidare i Interpols efterlysningssystem. I brottsbekämpningssyfte och för yttre gränskontroller inom Schengenområdet används även Schengens informationssystem (SIS), jfr avsnitt 5.3.4.

I den utsträckning ett internationellt åtagande innebär att Transportstyrelsen är skyldig att fullgöra vissa förpliktelser och detta kräver att myndigheten behandlar personuppgifter, måste sådan behandling kunna ske. Den nya lagen bör därför ge möjlighet till sådan personuppgiftsbehandling som följer av ett internationellt åtagande. Som framgår av avsnitt 7.4 är Transportstyrelsens uppgifter på vägtrafikområdet regelmässigt av allmänt intresse. Uppgifterna innefattar i stor utsträckning myndighetsutövning och kan i vissa fall utgöra rättsliga förpliktelser. Behandlingen av personuppgifter sker således i enlighet med artikel 6.1 c eller e i dataskyddsförordningen. De villkor som är nödvändiga för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i dataskyddsförordningen, t.ex. i fråga om ändamål, får därmed införas i nationell rätt enligt artikel 6.2 och 6.3. En ändamålsbestämmelse som tillgodoser behovet av att behandla personuppgifter för att fullgöra en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande är därmed förenlig med dataskyddsförordningens bestämmelser och bör införas i vägtrafikdatalagen (jfr avsnitt 7.7). En annan fråga är att Transportstyrelsen trots detta i vissa situationer skulle kunna vara förhindrad att behandla uppgifter för överföring till tredjeländer eller internationella organisationer, se nedan. För att samtliga internationella åtaganden som kan förekomma på vägtrafikområdet ska omfattas av

ändamålsbestämmelsen används uttrycket internationellt åtagande i stället för en uppräkning av samtliga aktuella rättsakter. Eftersom internationella åtaganden kan förekomma i all den verksamhet som omfattas av lagens tillämpningsområde föreslås en särskild gemensam ändamålsbestämmelse som ger stöd för sådan behandling av personuppgifter.

Som *Datainspektionen* påpekar innebär det nya ändamålet en viss utvidgning av Transportstyrelsens möjligheter att behandla personuppgifter. Enligt 5 § 7 LVTR får uppgifter tillhandahållas en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt. Den behandling av personuppgifter som kan bli aktuell med stöd av det nya ändamålet kommer enligt regeringens bedömning att till övervägande del motsvara den behandling som i dag får ske enligt LVTR. Till skillnad från i dag kommer dock även behandling av personuppgifter som är nödvändig för att t.ex. fullgöra ett åtagande i en konvention eller i ett avtal som Transportstyrelsen har ingått med stöd av bemyndigandet i nuvarande 20 kap. 10 § FVTR om utbyte av information på elektronisk väg inom styrelsens kompetensområde att omfattas. Hur internationella överenskommelser får ingås är reglerat i svensk rätt. När internationella överenskommelser som innehåller åtaganden för Transportstyrelsen på vägtrafikområdet har ingåtts, får det förutsättas att bedömningen har gjorts att den behandling av personuppgifter som krävs är proportionerlig i förhållande till det intrång i enskildas personliga integritet som åtagandet kan medföra. Det får även förutsättas att behandlingen har ansetts förenlig med vägtrafikregisterlagstiftningen. Regeringen finner därför inte skäl att i detta sammanhang generellt ompröva tidigare ställningstaganden eller göra någon ytterligare analys av om den personuppgiftsbehandling som krävs är proportionell mot det legitima mål som eftersträvas. När en ny internationell överenskommelse ingås som innefattar krav på behandling av personuppgifter är det givetvis den som ingår överenskommelsen som noggrant ska överväga om den behandling av personuppgifter som krävs enligt åtagandet är proportionerlig i förhållande till skyddet för den enskildes personuppgifter.

Möjligheten för Transportstyrelsen att behandla personuppgifter för de ändamål som omfattas av myndighetens verksamhet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn är inte begränsad till svenska myndigheter och aktörer. Det innebär att i de fall det internationella samarbetet sker i en form som omfattas av något av dessa ändamål, kan behandlingen ske även med stöd av det ändamålet.

Överföring av uppgifter till tredjeländer och internationella organisationer

Dataskyddsförordningen innehåller bestämmelser om överföring av personuppgifter till tredjeländer eller internationella organisationer. Som en allmän princip för överföring av personuppgifter anges i artikel 44 att överföring av personuppgifter som är under behandling eller är avsedda att behandlas efter det att de har överförts till ett tredjeland eller en internationell organisation bara får ske under förutsättning att den

personuppgiftsansvarige och personuppgiftsbiträdet, med förbehåll för övriga bestämmelser, uppfyller villkoren i kapitel 5 i dataskyddsförordningen. Om kommissionen har beslutat att tredjelandet, ett territorium eller en eller flera specificerade sektorer i tredjelandet, eller den internationella organisationen i fråga säkerställer en adekvat skyddsnivå, får personuppgifter överföras enligt artikel 45 i dataskyddsförordningen. I avsaknad av ett beslut om adekvat skyddsnivå får en personuppgiftsansvarig eller ett personuppgiftsbiträde, enligt artikel 46, endast överföra personuppgifter till ett tredjeland eller en internationell organisation efter att ha vidtagit lämpliga skyddsåtgärder. Bindande företagsbestämmelser utgör exempel på en lämplig skyddsåtgärd. Ytterligare ett villkor är att lagstadgade rättigheter och effektiva rättsmedel för registrerade finns tillgängliga. Om det inte finns ett beslut från kommissionen eller om lämpliga skyddsåtgärder saknas får en överföring, eller uppsättning av överföringar, av personuppgifter till ett tredjeland eller en internationell organisation endast ske om något av de villkor som anges i artikel 49 i dataskyddsförordningen är uppfyllt. De inledande villkoren i artikel 49.1 a–c gäller inte för åtgärder som vidtas av myndigheter som ett led i myndighetsutövning (artikel 49.3). Någon sådan begränsning finns inte för övriga undantag i artikeln. En överföring kan enligt artikel 49.1 d i dataskyddsförordningen ske om den är nödvändig av viktiga skäl som rör allmänintresset. Det krävs då att allmänintresset är erkänt i unionsrätten eller i den nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av (artikel 49.4). Det är alltså allmänintresset i sig som ska vara erkänt i unionsrätten eller den nationella rätten. En överföring är även tillåten om den är nödvändig för att kunna fastställa, göra gällande eller försvara rättsliga anspråk eller skydda den registrerades eller andra personers grundläggande intressen, när den registrerade är fysiskt eller rättsligt förhindrad att ge sitt samtycke (artikel 49.1 e och f). Slutligen är en överföring från ett register som är avsett att ge allmänheten information tillåten under vissa förutsättningar enligt artikel 49.1 g.

Bestämmelserna i kapitel 5 i dataskyddsförordningen är direkt tillämpliga. En behandling av personuppgifter i enlighet med ett internationellt åtagande får alltså inte ske i strid med dessa bestämmelser. Om ett beslut om adekvat skyddsnivå har fattats för ett tredjeland eller en internationell organisation får Transportstyrelsen behandla personuppgifter för att lämna ut dem i enlighet med ett internationellt åtagande. Som framgår av avsnitt 7.1 är ett av syftena med vägtrafikdatalagen att ge offentlighet åt uppgifterna i vägtrafikregistret. Om ett internationellt åtagande skulle kräva att Transportstyrelsen lämnar ut personuppgifter till ett tredjeland eller en internationell organisation för vilka ett beslut om adekvat skyddsnivå saknas, bör överföringen av personuppgifter således omfattas av bestämmelsen i artikel 49.1 g om överföring av personuppgifter från ett register som är avsett att ge allmänheten information. En överföring kan även vara nödvändig av viktiga skäl som rör allmänintresset i enlighet med artikel 49.1 d. Sammantaget bedömer regeringen att bestämmelserna i kapitel 5 i dataskyddsförordningen inte torde hindra den behandling av personuppgifter som Transportstyrelsen kan behöva utföra för att fullgöra ett internationellt åtagande.

7.13.3 Behandling av personuppgifter för att tillhandahålla information till andra

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet ska också få behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla information till

– riksdagen eller regeringen,

– en annan myndighet eller en enskild, om uppgifterna lämnas med stöd av lag eller förordning, eller

– en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation.

En förutsättning för utlämnande till en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation ska vara att utlämnandet sker i enlighet med en EU-rättsakt, en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningens föreslagna ändamål omfattar inte utlämnande till ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation och inte utlämnande med stöd av en internationell konvention.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt

I avsnitt 7.9–7.13 redovisas vilka de primära och sekundära ändamålen bör vara för Transportstyrelsens verksamhetsområden fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Vissa sekundära ändamål bör dock gälla för alla verksamhetsområden. Liksom utredningen anser regeringen att dessa gemensamma ändamål bör anges särskilt i vägtrafikdatalagen. Som framgår nedan finns det ett visst utrymme att tillhandahålla uppgifter även för andra ändamål än de i lagen angivna, under förutsättning att det nya ändamålet inte kan anses oförenligt med insamlingsändamålet (finalitetsprincipen). Som regeringen betonar i avsnitt 7.7 är dock målsättningen att de sekundära ändamålen ska vara så heltäckande som möjligt och omfatta merparten av Transportstyrelsens uppgiftslämnande.

Det bör betonas att uppgiftslämnande många gånger kan ske inom ramen för något av de primära ändamålen, exempelvis när uppgiftslämnandet är en del av Transportstyrelsens handläggning av ärenden.

Som konstateras i avsnitt 7.7 bör ändamålsbestämmelserna i vägtrafikdatalagen innehålla ett nödvändighetskrav.

Tillhandahållande av personuppgifter till regeringen eller riksdagen

Som angetts i avsnitt 7.4 finns det ett antal författningar med bestämmelser som medför att uppgifter *får* lämnas ut. Bestämmelserna innebär således inte en uppgiftsskyldighet, utan enbart att utlämnande är tillåtet.

Ett exempel på en sådan bestämmelse är 10 kap. 15 § OSL. I bestämmelsen anges att sekretess inte hindrar att uppgift lämnas till regeringen eller riksdagen. Liksom utredningen anser regeringen att det av vägtrafikdatalagen uttryckligen bör framgå att uppgifter får behandlas för att tillhandahålla information till riksdagen eller regeringen.

Tillhandahållande av information med stöd av lag eller förordning

Som nämns ovan redovisas i avsnitt 7.9–7.13 vilka de primära och sekundära ändamålen bör vara för Transportstyrelsens verksamhetsområden fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. De sekundära ändamålen anges inte uttömmande, men målsättningen är ändå att de ska vara så heltäckande som möjligt och omfatta merparten av Transportstyrelsens uppgiftslämnande. I den mån en skyldighet att lämna ut uppgifter inte skulle omfattas av de specifika ändamålsbestämmelserna behövs dock även ett generellt ändamål som medger att personuppgifter behandlas för att uppfylla uppgiftsskyldigheten. Av 10 kap. 28 § OSL framgår att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning.

Myndigheter är vidare i vissa fall enligt lag eller förordning skyldiga att på begäran lämna ut uppgifter till andra. En myndighet är till exempel enligt reglerna i 6 kap. 5 § OSL skyldig att på begäran av en annan myndighet lämna ut uppgift som den förfogar över, i den mån hinder inte möter på grund av bestämmelse om sekretess eller av hänsyn till arbetets behöriga gång.

Vidare finns det ett antal författningar med bestämmelser som medför att uppgifter får lämnas ut. Bestämmelserna innebär således inte, som de ovan beskrivna, en uppgiftsskyldighet, utan enbart att utlämnande är tillåtet. Ett exempel på en sådan bestämmelse är generalklausulen i 10 kap. 27 § OSL, som innebär att en sekretessbelagd uppgift får lämnas till en annan myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas ut har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.

Myndigheterna lämnar inte enbart ut uppgifter för att tillgodose andras behov. En myndighet kan även lämna ut uppgifter på eget initiativ, till exempel för att kunna utföra en uppgift i den egna verksamheten. Det kan till exempel ske med stöd av 10 kap. 2 § OSL, som anger att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en enskild eller till en annan myndighet, om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet. Ett annat exempel är 10 kap. 18 §, som anger att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en myndighet, om uppgiften behövs där för förundersökning, rättegång, ärende om disciplinansvar eller skiljande från anställning eller annat rättsligt förfarande vid myndighet mot någon rörande hans eller hennes deltagande i verksamheten vid den myndighet där uppgiften förekommer.

När bestämmelser om uppgiftslämnande har införts i lagstiftningen får det förutsättas att det gjorts en avvägning mellan intresset av att uppgiften lämnas ut och intresset av att skydda enskilda personers integritet, vid vilken man funnit att uppgiften ska eller får lämnas ut. Som utredningen föreslår, bör det därför i vägtrafikdatalagen införas en

bestämmelse som medger att uppgifter som får behandlas för något av de primära ändamålen får lämnas ut till andra myndigheter eller enskilda om uppgiften ska eller får lämnas ut enligt lag eller förordning.

Tillhandahållande av personuppgifter till utländska myndigheter och organ

Samarbetet inom EU och det internationella samarbetet i övrigt på vägtrafiklagstiftningens område blir alltmer omfattande. Samverkan över gränserna innebär att svenska myndigheter i allt högre utsträckning behandlar uppgifter genom utlämnande till myndigheter i andra länder. I vissa fall krävs även att utländska myndigheter ges möjlighet till direktåtkomst till uppgifterna, se t.ex. artikel 16 i trafiktillståndsförordningen och artikel 12 i Prümrådsbeslutet. I den utsträckning utlämnandet av uppgifter utgör ett bindande internationellt åtagande är det ändamål som föreslås i avsnitt 7.13.2 tillämpligt.

När det gäller EU-samarbetet är mycket av den personuppgiftshantering som sker reglerad i särskilda förordningar som gäller som svensk lag. Sådana särskilda bestämmelser finns dock inte alltid. Vidare kan bestämmelserna vara utformade som ett frivilligt informationsutbyte snarare än som ett bindande krav. För att uppgiftslämnande ska kunna ske även i sådana fall och för att möjliggöra direktåtkomst till uppgifter i de fall det krävs, bör det som utredningen föreslår införas en särskild ändamålsbestämmelse som medger uppgiftslämnande som sker i enlighet med EU-rättsliga bestämmelser. Som utredningen föreslår, och i likhet med vad som i dag gäller enligt LVTR, bör en motsvarande ändamålsbestämmelse införas som medger uppgiftslämnande som sker med stöd av internationella överenskommelser som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt. Av tydlighetsskäl och i likhet med bl.a. utlänningsdatalagen anser regeringen att det uttryckligen bör framgå att ändamålet även omfattar uppgiftslämnande med anledning av bestämmelser i konventioner.

Utredningen har föreslagit att personuppgifter ska få behandlas om uppgiftslämnande följer av en internationell överenskommelse som riksdagen har godkänt eller av en EU-rättsakt. I 2 kap. 15 § polisdatalagen (2010:361) har begreppet ansetts innebära att bestämmelsen är tillämplig endast när den internationella överenskommelsen innehåller ett åläggande att lämna ut uppgifter, och alltså inte när informationsutbytet är frivilligt. Regeringen delar utredningens uppfattning att även ett frivilligt informationsutbyte som sker i enlighet med en internationell överenskommelse bör omfattas av ändamålet. Personuppgifter bör därmed få behandlas om utlämnandet av uppgifterna sker i enlighet med en EU-rättsakt, en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.

Om sekretess gäller för uppgiften får, enligt 8 kap. 3 § OSL, uppgiften inte röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om inte utlämnande sker i enlighet med särskild föreskrift i lag eller förordning eller om uppgiften i motsvarande fall skulle få lämnas ut till en svensk myndighet och det enligt den utlämnande myndighetens prövning står klart att det är förenligt med svenska intressen att uppgiften

lämnas till den utländska myndigheten eller den mellanfolkliga organisationen.

Ytterligare begränsningar av möjligheterna att lämna ut uppgifter till ett tredjeland eller en internationell organisation kan följa av kapitel 5 i dataskyddsförordningen, se avsnitt 7.13.2 under rubriken Överföring av uppgifter till tredjeländer och internationella organisationer. Med samma motivering som i nämnda avsnitt bedömer regeringen att bestämmelserna i kapitel 5 i dataskyddsförordningen inte torde hindra Transportstyrelsen från att utföra nödvändig personuppgiftsbehandling för att tillhandahålla information till ett tredjeland eller en internationell organisation i enlighet med en EU-rättsakt, en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.

Tillhandahållande av personuppgifter till den registrerade själv

Utredningen har föreslagit ett särskilt ändamål för utlämnande av uppgifter till den registrerade själv. I propositionen Ändring i lagen om vägtrafikregister (prop. 2014/15:143 s. 10) bedömde regeringen att ett utlämnande till den registrerade av egna personuppgifter inte kunde anses oförenligt med de ändamål för vilka uppgifterna samlats in. Något särskilt ändamål för sådant utlämnande infördes således inte. Enligt regeringens uppfattning finns det inte nu skäl att göra en annan bedömning.

7.13.4 Finalitetsprincipen

Regeringens förslag: Personuppgifter som behandlas enligt de primära ändamålsbestämmelserna i lagen ska få 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.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår att finalitetsprincipen inte ska tillämpas i Transportstyrelsens verksamhet.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* ifrågasätter behovet av bestämmelsen då detta redan följer av vad som kommer att gälla enligt artikel 5 i dataskyddsförordningen. Om bestämmelsen ska finnas kvar anser inspektionen att det i bestämmelsen bör hänvisas till artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen. *Bisnode Sverige AB* är positiva till att finalitetsprincipen förs in i lagen.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår av föregående avsnitt ska vissa ändamål gälla för alla Transportstyrelsens verksamhetsområden. I avsnitt 7.7 betonar regeringen att målsättningen är att ändamålen i vägtrafikdatalagen ska vara så heltäckande som möjligt. Som framgår nedan finns det dock ett visst utrymme att behandla personuppgifter även för andra ändamål än de i lagen angivna, under

förutsättning att det nya ändamålet inte kan anses oförenligt med insamlingsändamålet (finalitetsprincipen). Finalitetsprincipen regleras i artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen och innebär att personuppgifter som har samlats in för ett visst ändamål inte senare får behandlas på ett sätt som är oförenligt med insamlingsändamålet. I artikeln anges uttryckligen att behandling för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål i enlighet med artikel 89.1 inte ska anses vara oförenlig med de ursprungliga ändamålen. Sådan behandling är således tillåten enligt dataskyddsförordningen under förutsättning att lämpliga skyddsåtgärder för den registrerades rättigheter och friheter vidtas. Vidare finns exempel på kriterier som ska beaktas vid bedömningen av om en behandling är förenlig med insamlingsändamålet i artikel 6.4 i dataskyddsförordningen.

Enligt regeringens bedömning bör finalitetsprincipen utgöra den yttersta ram inom vilken personuppgifter får behandlas enligt vägtrafikdatalagen. Det bör därför av tydlighetsskäl införas en bestämmelse som anger att det är tillåtet att behandla personuppgifter för andra ändamål än de som uttryckligen anges i lagen, så länge behandlingen inte är oförenlig med insamlingsändamålen. Med en sådan utformning anser regeringen, till skillnad från *Datainspektionen*, att bestämmelsen inte behöver innehålla någon uttrycklig hänvisning till artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen. Denna bestämmelse utgör tillsammans med uppräkningen av tillåtna ändamål i vägtrafikdatalagen en sådan ändamålsbegränsning som kan införas i nationell rätt med stöd av artikel 6.3 i dataskyddsförordningen.

7.14 Behandling av känsliga personuppgifter

Regeringens förslag: Det ska vara förbjudet att utföra sökningar i syfte att få fram ett urval av personer grundat på känsliga personuppgifter.

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör i övrigt inte innehålla någon särskild regel om behandling av känsliga personuppgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår att känsliga personuppgifter ska få behandlas endast om det är absolut nödvändigt för ändamålet med behandlingen.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens. Utkastet innehöll dock inte något förslag till sökförbud avseende känsliga personuppgifter.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* efterfrågar lagreglering om sökbegränsningar, särskilt i fråga om känsliga personuppgifter.

Skälen för regeringens bedömning

Dataskyddsförordningen

I dataskyddsförordningens artikel 9.1 finns ett generellt förbud mot att behandla särskilda kategorier av personuppgifter, s.k. känsliga person-

uppgifter. Det gäller uppgifter som avslöjar ras eller etniskt ursprung, politiska åsikter, religiös eller filosofisk övertygelse eller medlemskap i fackförening och behandling av genetiska uppgifter, biometriska uppgifter för att entydigt identifiera en fysisk person, uppgifter om hälsa eller uppgifter om en fysisk persons sexualliv eller sexuella läggning. I förhållande till motsvarande förbud i artikel 8 i dataskyddsdirektivet har genetiska och biometriska uppgifter liksom uppgifter om sexuell läggning lagts till i dataskyddsförordningen. När det gäller tillägget av sexuell läggning får detta dock redan anses ingå i begreppet sexualliv (jfr prop. 2000/01:126 s. 31 och prop. 2007/08:95 s. 125–129).

Från förordningens förbud görs i artikel 9.2 en rad undantag som möjliggör behandling av känsliga personuppgifter i vissa fall. Om den registrerade uttryckligen har lämnat sitt samtycke till behandling av sådana personuppgifter för ett eller flera specifika ändamål så får uppgifterna behandlas (9.2 a). Vidare får känsliga personuppgifter behandlas bl.a. om behandlingen rör personuppgifter som på ett tydligt sätt har offentliggjorts av den registrerade (9.2 e) eller om behandlingen är nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse som har sin grund i unionslagstiftningen eller i en medlemsstats nationella lagstiftning (9.2 g). Det sistnämnda undantaget gäller under förutsättning att den lagstiftning som ger stöd för behandlingen står i proportion till det eftersträvade syftet, är förenlig med det väsentliga innehållet i rätten till dataskydd och innehåller bestämmelser om lämpliga och särskilda åtgärder för att säkerställa den registrerades grundläggande rättigheter och intressen. Dessa krav måste således vara uppfyllda för att undantaget ska vara tillämpligt.

Medlemsstaterna får, även när det gäller känsliga personuppgifter, behålla eller införa mer specifika bestämmelser i fråga om behandling som sker med stöd av artikel 6.1 c och e (artikel 6.2 och skäl 10).

Dataskyddslagen

I rubriken till artikel 9 i dataskyddsförordningen anges att bestämmelsen avser behandling av särskilda kategorier av personuppgifter. I skäl 10 och 51 omnämns dessa uppgifter i stället som känsliga respektive särskilt känsliga personuppgifter. I propositionen Ny dataskyddslag gör regeringen bedömningen att det väl inarbetade begreppet känsliga personuppgifter bör användas som samlingsbegrepp för sådana uppgifter som tillhör de särskilda kategorier av personuppgifter som räknas upp i artikel 9.1 i dataskyddsförordningen. Regeringen gör även bedömningen att behandling av känsliga personuppgifter endast får ske under de förutsättningar som anges i dataskyddsförordningen. Vidare anges att undantagen från förbudet att behandla känsliga personuppgifter är direkt tillämpliga (se prop. 2017/18:105 s. 74 f.).

När det gäller undantaget i artikel 9.2 g för behandling som är nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse konstaterar regeringen att begreppet inte är definierat i vare sig dataskyddsdirektivet eller dataskyddsförordningen och att dess innebörd inte har utvecklats närmare av EU-domstolen. Enligt regeringen är det vidare svårt att på ett generellt plan definiera vad som skiljer ett allmänt intresse från ett viktigt allmänt intresse. Det torde dock stå klart att verksamhet som innefattar

myndighetsutövning utgör ett viktigt allmänt intresse. När det gäller myndigheters behandling anser regeringen att det också måste anses utgöra ett viktigt allmänt intresse att svenska myndigheter, även utanför området för myndighetsutövning, kan bedriva den verksamhet som tydligt faller inom ramen för deras befogenheter på ett korrekt, rättssäkert och effektivt sätt. Enligt regeringens uppfattning finns det därför ett behov av en tydlig reglering som tillåter viss behandling av känsliga personuppgifter hos myndigheterna. Regeringen konstaterar att det i många fall finns sådana bestämmelser, men att det inte kan tas för givet att det för all offentlig verksamhet redan finns sådana lämpliga och särskilda åtgärder som krävs enligt artikel 9.2 g i dataskyddsförordningen för att känsliga personuppgifter ska få behandlas. Regeringen bedömer därför att det behövs särskilda bestämmelser i dataskyddslagen som är tillämpliga för alla myndigheter och som uppfyller kraven i artikel 9.2 g i dataskyddsförordningen. För behandling som är nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse har det därför införts bestämmelser i 3 kap. 3 § första stycket dataskyddslagen som innebär att en myndighet eller ett annat organ som omfattas av offentlighetsprincipen får behandla känsliga personuppgifter om uppgifterna har lämnats till den personuppgifts-ansvarige och behandlingen krävs enligt lag. Dessutom får en myndighet behandla känsliga personuppgifter, om det är nödvändigt för handläggningen av ett ärende. Vidare får känsliga personuppgifter behandlas av en myndighet i annat fall, om behandlingen är nödvändig med hänsyn till ett viktigt allmänt intresse och inte innebär ett otillbörligt intrång i den registrerades personliga integritet (prop. 2017/18:105 s. 83 f.).

Vid behandling av personuppgifter som sker enbart med stöd av 3 kap. 3 § första stycket dataskyddslagen är det enligt andra stycket förbjudet att utföra sökningar i syfte att få fram ett urval av personer grundat på känsliga personuppgifter.

Reglering av behandling av känsliga personuppgifter i vägtrafikdatalagen

Liksom i dataskyddslagen bör i vägtrafikdatalagen begreppet känsliga personuppgifter användas som benämning på de särskilda kategorier av personuppgifter som anges i artikel 9.1 i dataskyddsförordningen. Den behandling av känsliga personuppgifter som förekommer i Transport-styrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avser främst uppgifter om hälsa i den del av verksamheten som rör behörigheter. Vid handläggning av ansökningar om körkort och taxiförarlegitimation är t.ex. uppgifter om en persons medicinska förhållanden av central betydelse. Uppgifter om en persons hälsa är vidare av betydelse vid handläggning av ärenden om alkolås och körkortsingripanden. Även biometriska uppgifter i form av fotografier av körkortsinnehavare behöver behandlas av Transport-styrelsen. De andra i artikel 9.1 i dataskyddsförordningen uppräknade uppgifterna torde normalt inte förekomma i Transportstyrelsens verksamhet, men det kan inte helt uteslutas att även sådana uppgifter kan behöva behandlas. Detta särskilt med hänsyn till Transportstyrelsens skyldighet att behandla personuppgifter som förekommer i handlingar som skickas till myndigheten, oavsett om de är nödvändiga för

myndighetens verksamhet eller inte. Inte sällan ligger det i den enskildes intresse att känsliga uppgifter om honom eller henne kan behandlas och beaktas av myndigheten. Transportstyrelsen har således behov av att kunna behandla känsliga personuppgifter automatiserat i sin verksamhet.

Undantaget i artikel 9.2 g i dataskyddsförordningen ger rätt att behandla känsliga personuppgifter om det är nödvändigt av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse. Som regeringen konstaterar i propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 83) kan det inte råda något tvivel om att det är ett viktigt allmänt intresse att myndigheter kan bedriva den verksamhet som tydligt faller inom ramen för deras befogenheter på ett korrekt, rättssäkert och effektivt sätt. Att Transportstyrelsen kan sköta sin verksamhet på vägtrafikområdet utgör således ett viktigt allmänt intresse. Med hänsyn till vägtrafikregistrets syfte – att ge offentlighet åt de uppgifter som är registrerade där – anser regeringen att det även utgör ett viktigt allmänt intresse att Transportstyrelsen har möjlighet att behandla känsliga personuppgifter för att lämna ut till andra aktörer i enlighet med ändamålen i vägtrafikdatalagen. En annan fråga är att ett utlämnande kan hindras av bestämmelser om sekretess för uppgiften.

Ett ytterligare krav enligt artikel 9.2 g i dataskyddsförordningen är att det viktiga allmänna intresset framgår av unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt. Transportstyrelsens uppgifter på vägtrafikområdet är fastställda genom en mängd olika författningar på vägtrafikområdet (se avsnitt 5.3) och myndighetens behandling av personuppgifter kommer att regleras i den föreslagna vägtrafikdatalagen. Kravet på reglering i nationell rätt är därmed uppfyllt.

Vidare ställs krav på att lagstiftningen ska stå i proportion till det eftersträvade syftet, vara förenlig med det väsentliga innehållet i rätten till dataskydd och innehålla bestämmelser om lämpliga och särskilda åtgärder för att säkerställa den registrerades grundläggande rättigheter och intressen. Som framgår av avsnitt 7.4 anser regeringen att de författningar som reglerar Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet utgör en godtagbar rättslig grund för myndighetens behandling av personuppgifter. Regeringen anser därmed att författningarna även uppfyller kraven i artikel 9.2 g på att vara proportionerliga mot syftet med behandlingen och inte oförenliga med det grundläggande skyddet för personuppgifter (jfr prop. 2017/18:105 s. 84). I vägtrafikdatalagen finns bestämmelser som säkerställer skyddet för de registrerades integritet, t.ex. i form av behörighets- och sökbegränsningar. I OSL finns vidare bestämmelser om sekretess som ytterligare stärker skyddet för de registrerades personuppgifter. Även kravet på säkerhetsåtgärder torde därmed vara uppfyllt.

Sammanfattningsvis anser regeringen att de krav som ställs upp i artikel 9.2 g i dataskyddsförordningen för att känsliga personuppgifter ska få behandlas med hänsyn till ett viktigt allmänt intresse är uppfyllda för den personuppgiftsbehandling som sker inom ramen för Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet.

Bestämmelserna i artikel 9 i dataskyddsförordningen om när känsliga personuppgifter får behandlas är direkt tillämpliga. Medlemsstaterna får dock införa mer specifika bestämmelser i fråga om behandling av känsliga personuppgifter som sker med stöd av artikel 6.1 c och e (artikel 6.2 och skäl 10). Transportstyrelsens behandling av känsliga

personuppgifter skedde tidigare med stöd av främst 8 § PUF, men även med stöd av den s.k. missbruksregeln i 5 a § PUL. En motsvarande och något utökad rätt för myndigheter att behandla känsliga personuppgifter finns nu i 3 kap. 3 § dataskyddslagen. Enligt första punkten i bestämmelsen får myndigheter och andra som omfattas av offentlighetsprincipen behandla känsliga personuppgifter, om uppgifterna har lämnats till den personuppgiftsansvarige och behandlingen krävs enligt lag. Med stöd av bestämmelsen kan känsliga personuppgifter behandlas för att uppfylla krav på t.ex. diarieföring och skyldighet att ta emot e-post som följer av OSL och förvaltningslagen. Enligt andra punkten i 3 kap. 3 § dataskyddslagen får en myndighet behandla känsliga personuppgifter om det är nödvändigt för handläggningen av ett ärende. Bestämmelsen motsvarar 8 § PUF och ger myndigheten möjlighet att behandla känsliga personuppgifter om det är nödvändigt för handläggningen av ett ärende. Slutligen får, enligt tredje punkten i bestämmelsen, känsliga personuppgifter behandlas av en myndighet i annat fall, om behandlingen är nödvändig med hänsyn till ett viktigt allmänt intresse och inte innebär ett otillbörligt intrång i den registrerades personliga integritet. Bestämmelsen möjliggör behandling av känsliga personuppgifter inom ramen för en myndighets faktiska verksamhet, dvs. sådan verksamhet som inte utgör handläggning av ärenden. Det kan t.ex. röra sig om att myndigheten besvarar en fråga från en medborgare som via e-post uppgett känsliga personuppgifter eller inom myndigheten i samband med utvärdering av den egna verksamheten (se prop. 2017/18:105 s. 88 f.).

Den generella reglering om behandling av känsliga personuppgifter som finns i dataskyddslagen motsvarar i stort den reglering som Transportstyrelsen tidigare stödde sin behandling av känsliga personuppgifter på. En viss utvidgning av möjligheten att behandla känsliga personuppgifter har dock skett. Regeringen gör bedömningen att Transportstyrelsens behov av att behandla känsliga personuppgifter tillgodoses genom den generella regleringen i dataskyddslagen. Några särskilda bestämmelser i detta avseende behövs därför inte i vägtrafikdatalagen.

Bestämmelsen i dataskyddslagen reglerar när behandling av känsliga personuppgifter får ske. Att känsliga uppgifter får behandlas innebär dock inte med automatik att de även får lämnas ut. Begränsningar kan följa av bestämmelser om sekretess för uppgifterna.

Sökbegränsningar

Sökbegrepp som avslöjar känsliga personuppgifter är typiskt sett förknippade med särskilda risker i integritetshänseende. Regeringen delar därför *Datainspektionens* uppfattning att sökbegränsningar avseende känsliga personuppgifter bör regleras i lag. Enligt 3 kap. 3 § andra stycket dataskyddslagen (2018:218) är det förbjudet att utföra sökningar i syfte att få fram ett urval av personer grundat på känsliga personuppgifter. Förbudet gäller dock endast i den mån det inte finns bestämmelser i en annan lag eller förordning som avviker från detta. Bland de sökbegrepp som för närvarande får användas vid sökning i vägtrafikregistret finns inga känsliga personuppgifter. Om ingen

begränsning införs i vägtrafikdatalagen, skulle regeringen dock vara oförhindrad att införa sådana sökbegrepp oavsett syftet med sökningen. Detta gäller även vid sökningar i andra uppgifter än de som ingår i vägtrafikregistret. Till skillnad från förslaget i utkastet till lagrådsremiss anser regeringen att det bör införas en begränsning av möjligheten att använda känsliga personuppgifter vid sökning inte bara i vägtrafikregistret, utan i alla personuppgifter som omfattas av lagens tillämpningsområde. I likhet med det som gäller för dataskyddslagen bör det enligt vägtrafikdatalagen vara förbjudet att utföra sökningar i syfte att få fram ett urval av personer grundat på känsliga personuppgifter. En sådan sökbegränsning, som alltså utgår från syftet med sökningen, hindrar inte att sökmöjligheter införs för andra ändamål, t.ex. i syfte att utöva tillsyn, för att ta fram verksamhetsstatistik eller för registervård, dvs. då syftet med sökningen inte är att identifiera ett urval av individer.

Frågor om ytterligare sökbegränsningar i gemensamt tillgängliga behandlas i avsnitt 7.18.3.

7.15 Personuppgifter om lagöverträdelser

Regeringens bedömning: Sådan behandling av personuppgifter om fällande domar i brottmål, lagöverträdelser som innefattar brott och straffprocessuella tvångsmedel som är nödvändig i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, kan ske med stöd av EU:s dataskyddsförordning. Några särskilda bestämmelser i vägtrafikdatalagen behövs därmed inte.

Utredningen gör inte någon motsvarande bedömning.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 10 i dataskyddsförordningen får personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och överträdelser eller därmed sammanhängande säkerhetsåtgärder endast behandlas under kontroll av myndighet eller då behandling är tillåten enligt unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, där lämpliga skyddsåtgärder för de registrerades rättigheter och friheter fastställs. Ett fullständigt register över fällande domar i brottmål får dock endast föras under kontroll av en myndighet. Regeringens bedömning i propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 97) är att artikel 10 i förordningen, för svenskt vidkommande, tar sikte på personuppgifter som rör fällande domar i brottmål, lagöverträdelser som innefattar brott eller straffprocessuella tvångsmedel. Artikeln har i huvudsak samma lydelse som artikel 8.5 i dataskyddsdirektivet, även om tillämpningsområdet beträffande brottmålsdomar har begränsats till att enbart omfatta fällande sådana. Vidare är en betydande skillnad i förordningen jämfört med direktivet att det inte finns någon möjlighet för medlemsstaterna att på denna grund begränsa behandlingen av personuppgifter om avgöranden i tvistemål och administrativa sanktioner.

Av artikel 10 i dataskyddsförordningen följer bl.a. att uppgifter om lagöverträdelser får behandlas om det sker ”under kontroll av myndighet”, vilket enligt regeringens bedömning i propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 99) innebär att myndigheter inte behöver uttryckligt stöd i föreskrifter eller särskilda beslut för att få behandla uppgifter som rör lagöverträdelser. Enligt 3 kap. 8 § dataskyddslagen får myndigheter behandla sådana personuppgifter som avses i artikel 10 i dataskyddsförordningen.

Det är Transportstyrelsen som för vägtrafikregistret och som är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som sker inom ramen för registret. Uppgifter om vissa fällande domar och överträdelser ingår bland de uppgifter som Transportstyrelsen är skyldig att registrera och som styrelsen har behov av att behandla i sin ärendehantering. Behandlingen av uppgifter om fällande domar i brottmål och överträdelser sker under kontroll av en myndighet, Transportstyrelsen, och bedöms därmed förenlig med dataskyddsförordningen. Artikel 10 i dataskyddsförordningen föranleder därför ingen särskild reglering i vägtrafikdatalagen. Det bör dock påpekas att behandlingen i det enskilda fallet måste leva upp till dataskyddsförordningens krav i övrigt för att vara tillåten, t.ex. principerna för behandling i artikel 5.

7.16 Personnummer och samordningsnummer

Regeringens bedömning: EU:s dataskyddsförordnings bestämmelser om identifieringsnummer föranleder inte några särskilda bestämmelser i vägtrafikdatalagen.

Utredningen gör inte någon motsvarande bedömning.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I 22 § PUL finns särskilda bestämmelser om när personnummer och samordningsnummer får behandlas. Paragrafen innebär att uppgifter om personnummer eller samordningsnummer får behandlas utan samtycke bara när det är klart motiverat med hänsyn till ändamålet med behandlingen, vikten av en säker identifiering eller något annat beaktansvärt skäl. Paragrafen har införts med anledning av artikel 8.7 i dataskyddsdirektivet, som föreskriver att medlemsstaterna ska bestämma på vilka villkor ett nationellt identifikationsnummer eller något annat vedertaget sätt för identifiering får behandlas.

Personnummer och samordningsnummer anses inte som känsliga personuppgifter i dataskyddsförordningens mening men har ändå en särställning genom att medlemsstaterna ges möjlighet att införa särskilda villkor för behandlingen (artikel 87). Dataskyddsförordningen uppställer alltså inget krav på reglering i detta avseende, men av artikeln följer att om medlemsstaterna bestämmer särskilda villkor för sådan behandling, måste lämpliga skyddsåtgärder för de registrerades fri- och rättigheter enligt förordningen säkerställas. Något uttryckligt sådant krav finns inte enligt dataskyddsdirektivet. Det finns inte heller några uttalanden

i skälen till dataskyddsförordningen som konkretiserar vilken typ av skyddsåtgärder det bör vara frågan om. I denna del finns alltså utrymme för medlemsstaterna att själva bedöma vilka skyddsåtgärder som kan uppfylla kraven i dataskyddsförordningen.

Regeringen bedömer i propositionen Ny dataskyddslag att en särreglering av personnummer och samordningsnummer i dataskyddslagen är motiverad. Regeringen anser att den intresseavvägning som i dag sker enligt 22 § PUL ligger väl i linje med dataskyddsförordningens intentioner och att bestämmelsen är flexibel och väl avpassad för att förhindra omotiverad behandling av personnummer och samordningsnummer. Bestämmelsen i 3 kap. 10 § dataskyddslagen är därför utformad på motsvarande sätt som 22 § PUL. Av 3 kap. 11 § dataskyddslagen framgår att regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall behandling av personnummer och samordningsnummer är tillåten (se prop. 2017/18:105 s. 101 f.).

Av 5 § LVTR framgår att vägtrafikregistret har till ändamål att tillhandahålla uppgifter om personer som på olika sätt har anknytning till vägtrafikområdet. En översiktlig beskrivning av vilka uppgifter som avses finns i 6 § LVTR och en närmare uppräkning av uppgifterna i bilagorna till FVTR. Bland dessa uppgifter finns personnummer och samordningsnummer. Bestämmelserna har ansetts förenliga med PUL.

Även framöver kommer det att finnas behov av att registrera uppgifter om personnummer och samordningsnummer. I avsnitt 7.6 föreslås att det ska införas en upplysningsbestämmelse i den nya vägtrafikdatalagen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska registreras. Eftersom en sådan registrering har ansetts förenlig med PUL så är den även förenlig med dataskyddslagen och därmed även med dataskyddsförordningen. Mot den bakgrunden gör regeringen bedömningen att dataskyddsförordningens bestämmelser om identifieringsnummer inte föranleder några särskilda bestämmelser i vägtrafikdatalagen.

7.17 Tillgången till personuppgifter

Regeringens förslag: Tillgången till personuppgifter ska begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår inte någon sådan bestämmelse.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens. I utkastet till lagrådsremiss anges att tillgången till personuppgifter ska begränsas till det som varje tjänsteman behöver. Bestämmelsen har även justerats lagtekniskt.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* ifrågasätter bestämmelsen eftersom den redan gäller enligt de grundläggande principerna i dataskyddsförordningen och anser att bestämmelsen behöver ges ett mer konkret innehåll som avvägts mot det intrång i integriteten som behandlingen kan innebära.

Skälen för regeringens förslag: Stora informationsmängder som är samlade så att uppgifter är enkelt sökbara på elektronisk väg medför

allmänt sett en risk för intrång i den personliga integriteten. Risken för sådant intrång är särskilt stor om det – som ibland är fallet i Transportstyrelsens verksamhet – rör sig om integritetskänsliga uppgifter. Vem som har rätt att använda uppgifterna och hur de sprids är omständigheter som påverkar risken för intrång i den personliga integriteten.

I artikel 5.1 f i dataskyddsförordningen har det införts en princip om integritet och konfidentialitet. Det innebär att den personuppgiftsansvarige (se artikel 5.2) med användning av lämpliga tekniska eller organisatoriska åtgärder ska vidta åtgärder som säkerställer lämplig säkerhet för personuppgifterna. Sådana åtgärder ska omfatta skydd mot obehörig eller otillåten behandling och mot förlust, förstöring eller skada genom olyckshändelse. Vilka allmänna skyldigheter den personuppgiftsansvarige har anges i kapitel IV i dataskyddsförordningen. I artiklarna 24.1 och 32 i dataskyddsförordningen preciseras att den personuppgiftsansvarige är skyldig att se till att en lämplig säkerhetsnivå för behandlingen av personuppgifter upprätthålls. Detta ska, enligt samma bestämmelser, ske bl.a. genom att den personuppgiftsansvarige vidtar lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder. Vilka faktorer som ska beaktas vid valet av åtgärder framgår av artikel 25 i dataskyddsförordningen. Åtgärderna ska bl.a. vara utformade för ett effektivt genomförande av dataskyddsprinciper såsom uppgiftsminimering. Den personuppgiftsansvarige ska enligt artikel 25.2 i dataskyddsförordningen vidta åtgärder för att säkerställa att endast personuppgifter som är nödvändiga för varje specifikt ändamål med behandlingen behandlas. Vidare ska personuppgifterna som huvudregel inte utan den registrerades medverkan göras tillgängliga för ett obegränsat antal fysiska personer.

Även om skyldigheten för personuppgiftsansvariga att på olika sätt begränsa tillgången till personuppgifter kan sägas följa av dataskyddsförordningen, som *Datainspektionen* påpekat, anser regeringen att bestämmelser om vilka säkerhetsåtgärder som ska vidtas i en viss verksamhet utgör ett sådant specifikt krav på personuppgiftsbehandling som enligt artikel 6.2 får fastställas i nationell rätt. För skyddet av den enskildes personliga integritet är det enligt regeringens uppfattning viktigt att det uttryckligen säkerställs att personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet görs tillgängliga bara för de medarbetare som behöver uppgifterna för sitt arbete. Regeringen anser därför att en sådan bestämmelse bör införas i vägtrafikdatalagen. Den personuppgiftsansvarige är således alltid skyldig att pröva varje medarbetares behov av tillgång till personuppgifter utifrån vad arbetsuppgifterna kräver och begränsa tillgången i enlighet med det. Till skillnad från Datainspektionen anser regeringen att detta utgör en tillräckligt tydlig ram för den begränsning av tillgången till personuppgifter som den personuppgiftsansvarige ska vidta och den övergripande bedömning som ska ske av att tillgången till personuppgifter är proportionerlig i förhållande till det integritetsintrång det kan medföra.

Det kan dock även finnas behov av att ange mer detaljerade riktlinjer för hur tillgången till personuppgifter bör avgränsas för de enskilda medarbetarna. Även i sådana fall görs en proportionalitetsbedömning. Sådana riktlinjer är inte lämpliga att införa i lag. I stället bör det i

vägtrafikdatalagen upplysas om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om säkerhetsåtgärder, se avsnitt 7.22.

7.18 Gemensamt tillgängliga uppgifter

7.18.1 Särskilda regler för behandling av gemensamt tillgängliga uppgifter

Regeringens förslag: I stället för bestämmelser om register och databaser ska den nya lagen innehålla särskilda bestämmelser om behandling av uppgifter som görs eller har gjorts gemensamt tillgängliga i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Behandling som utförs av en enskild tjänsteman eller inom en begränsad grupp personer, t.ex. genom vanlig ordbehandling eller e-post, ska inte omfattas av dessa bestämmelser.

Regleringen om gemensamt tillgängliga uppgifter ska inte gälla när personuppgifter behandlas med stöd av bestämmelserna om diarieföring m.m.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår en indelning i databaser.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* anser att en uppdelning på olika databaser innebär fördelar ut ett integritetsperspektiv. *Transportstyrelsen* välkomnar användningen av begreppet databas och tillstyrker den indelning i fyra databaser som föreslås, men efterlyser ett mer klarläggande resonemang kring gränsdragningen mellan gemensamt tillgängliga uppgifter och andra uppgifter. *Pliktverket* tillstyrker att registerbegreppet ersätts med begreppet databas.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* anser inte att begreppet register bör utgå till förmån för begreppet gemensamt tillgängliga uppgifter, eftersom begreppet register är teknikneutralt och inte har spelat ut sin roll. *Riksarkivet* konstaterar att förslaget att utforma lagstiftningen teknikneutralt korrelerar väl med arkivlagstiftningen.

Skälen för regeringens förslag

Begreppet ”gemensamt tillgängliga uppgifter”

Den nya lagen kommer att gälla för all automatiserad behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Det innebär att inte bara uppgifter som behandlas i för verksamheten gemensamma uppgiftssamlingar, t.ex. register eller ärendehanteringssystem, kommer att omfattas utan även sådan behandling som utförs av en enskild tjänsteman eller en begränsad grupp personer, t.ex. vanlig ordbehandling och e-postkommunikation. Som regeringen framhållit i bl.a. förarbetena till åklagardatalagen är risken för otillbörliga intrång i den personliga integriteten större när personuppgifter används av flera gemensamt i verksamheten än när personuppgifter behandlas av en

enskild tjänsteman vid den egna datorn utan att någon annan har åtkomst till uppgifterna (prop. 2014/15:63 s. 79). Det bör därför införas särskilda och mer begränsande regler för behandling av uppgifter som används av eller i vart fall är tillgängliga för fler än ett fåtal personer. Frågan är då hur man bör avgränsa den personuppgiftsbehandling för vilken mera begränsande regler bör gälla.

I tidigare lagstiftning om personuppgiftsbehandling har termerna register och databas använts för att definiera uppgifter som har gjorts tillgängliga för en större krets. Till respektive register har sedan knutits regler om åtkomst, sökmöjligheter m.m. Termen register har dock kritiserats, bl.a. därför att det har en teknisk anknytning och dagens datasystem normalt inte byggs som traditionella register. Också termen databas har en stark teknisk anknytning och leder tanken till ett visst, i tekniskt avseende avgränsat, informationssystem. Det är inte ett helt relevant sätt att se på samlingar av uppgifter i elektronisk form. Uppgifter kan t.ex. införas helt ostrukturerat och oorganiserat i olika filer i en dator, utan att det hindrar en effektiv hantering av uppgifterna för olika sammanställningar m.m. Utvecklingen av datorsystemen går generellt mot att behandling av personuppgifter i traditionella register överges. Personuppgifter behandlas i allt större utsträckning i avancerade ärendehanteringssystem som länkas samman med varandra, ibland med digital dokumenthantering. I sådana system kan information struktureras på ett sådant sätt att systemet, utöver att tjäna som ett verksamhetsstöd för ärendehanteringen, även i praktiken tillgodoser samma behov som traditionella personregister genom att olika sökingångar skapas. Det huvudsakliga syftet med insamlingen av personuppgifter är i dessa fall oftast utförandet av en viss arbetsuppgift, inte att registrera uppgifterna i ett personregister. För vägtrafikregistrets del utgör dock även registreringen av uppgifter ett huvudsyfte.

Utredningen föreslår att termen databas ska användas för uppgifter som används gemensamt i verksamheten. Avsikten är inte att tekniskt reglera hur uppgifter ska organiseras, utan termen har enligt förslaget endast en juridisk innebörd. Efter det att utredningen lämnade sitt betänkande i november 2010 har i nyare registerförfattningar i stället för register eller databas uttrycket gemensamt tillgängliga uppgifter använts, se t.ex. 3 kap. åklagardatalagen (2015:433) och 3 kap. skattebrottsdatalagen (2017:452). Som en följd av detta, och för att tydliggöra att någon teknisk anknytning inte avses, anser regeringen, till skillnad från *Naturvårdsverket*, att även den nya regleringen på vägtrafikområdet bör ges en mer generell utformning genom användningen av uttrycket gemensamt tillgängliga uppgifter för sådana personuppgifter för vilka mer begränsande regler bör gälla. En sådan ordning stämmer också väl överens med utredningens syfte att införa en rättslig, men inte teknisk, avgränsning för de uppgifter som används gemensamt i verksamheten.

En uppgift anses vara gemensamt tillgänglig om den registreras och lagras på ett sådant sätt att ett flertal tjänstemän inom en myndighet har möjlighet att vid behov och i olika sammanhang ta del av uppgiften direkt på automatiserad väg. Det väsentliga i sammanhanget är inte på vilket sätt uppgifter tekniskt lagras utan den faktiskt åsyftade tillgängligheten. Den form av behandling som ska särskiljas bör därför definieras med avseende på det faktiska förhållande som är avgörande

för behovet av särreglering, nämligen att uppgifterna är gemensamt tillgängliga i verksamheten. Den nya lagen bör därför innehålla särskilda bestämmelser för behandling av personuppgifter som görs eller har gjorts gemensamt tillgängliga. I och med att uttrycket gemensamt tillgänglig enbart har en rättslig innebörd understryks lagstiftningens teknikneutralitet.

Som framgår av avsnitt 7.6 anser regeringen att det inarbetade namnet vägtrafikregistret, trots vad som anförts ovan, fortsatt bör användas som beteckning på den samling uppgifter som ska finnas registrerad hos Transportstyrelsen.

Gränsdragningen mellan behandling av personuppgifter som görs eller har gjorts gemensamt tillgängliga och annan behandling

Det ligger i sakens natur att det inte är enkelt att dra en tydlig gräns mellan uppgifter som är gemensamt tillgängliga och andra uppgifter. Som *Transportstyrelsen* framhåller bör denna gränsdragning klarläggas så långt det är möjligt. Det avgörande bör vara om uppgifterna är åtkomliga för en bestämd och begränsad personkrets eller inte. I det följande anger regeringen de principer som bör ligga till grund för gränsdragningen.

Som regeringen uttalade i förarbetena till åklagardatalagen bör en grundläggande förutsättning för att personuppgifter ska anses vara gemensamt tillgängliga vara att de kan användas gemensamt av flera, dvs. att fler än en person har åtkomst till uppgifterna (prop. 2014/15:63 s. 80). Uppgifter som endast ett fåtal personer har rätt att ta del av bör dock inte anses som gemensamt tillgängliga. Att en uppgift ”är tillgänglig” för en viss person bör förstås så att personen har såväl faktisk möjlighet att ta del av uppgiften som rättslig behörighet till det. Det bör däremot inte spela någon roll hur många personer som faktiskt tar del av de aktuella uppgifterna. Det bör inte heller ha någon betydelse om den som har tillgång till uppgiften kan påverka den eller bara läsa den.

Det innebär till att börja med att personuppgifter blir att anse som gemensamt tillgängliga om de behandlas för att en obestämd krets – t.ex. alla Transportstyrelsens handläggare eller en viss större enhet inom myndigheten – ska kunna ta del av uppgifterna. Om den införda uppgiften genom tekniska begränsningar har åtkomstskyddats i sådan utsträckning så att den rent faktiskt inte är tillgänglig för fler än en eller ett fåtal tjänstemän, är dock uppgiften inte att anse som gemensamt tillgänglig. Det innebär att uppgifter i ärenden som handläggs hos Transportstyrelsen huvudsakligen kommer att vara gemensamt tillgängliga, även om ett visst ärende bara behandlas av en eller ett fåtal tjänstemän. Också andra uppgifter som är tillgängliga för en i förväg obestämd krets av personer bör som huvudregel anses gemensamt tillgängliga. Begreppet ”gemensamt tillgängliga uppgifter” kommer således att täcka inte enbart register i traditionell bemärkelse utan alla uppgiftssamlingar som är avsedda för en obestämd krets av personer. Vägtrafikregistret har till syfte att tillgodose informationsbehovet dels inom olika delar av myndigheten, dels hos andra myndigheter och enskilda. Det anförda innebär att de uppgifter i det nuvarande

vägtrafikregistret som inte har åtkomstbegränsats nära nog alltid kommer att anses vara gemensamt tillgängliga.

Även i vissa fall där den personkrets som har tillgång till uppgifterna är bestämd och avgränsad, t.ex. de som arbetar vid en viss organisatorisk enhet i Transportstyrelsen, bör personuppgifterna anses vara gemensamt tillgängliga. Det gäller t.ex. då uppgifterna är tillgängliga för ett större antal bestämda personer. De personuppgifter som behandlas och som involverar ett flertal tjänstemän som gemensamt behandlar viss information bör alltså regelmässigt anses som gemensamt tillgängliga. Uppgifter bör dock inte anses som gemensamt tillgängliga enbart därför att två eller flera personer har tillgång till dem. Kan man redan från början konstatera att personuppgifterna endast kommer att vara tillgängliga för en avgränsad krets bestående av en handfull personer bör uppgifterna alltså inte anses vara gemensamt tillgängliga. De integritetsskyddsintressen som motiverar särskilda regler för gemensamt tillgängliga uppgifter gör sig nämligen inte lika starkt gällande när bara ett fåtal personer har tillgång till uppgifterna som när många personer har tillgång till dem.

En förutsättning för att uppgifterna inte ska anses vara gemensamt tillgängliga måste dock vara att kretsen som har tillgång till dem är liten. Ordbehandling och behandling genom e-post där avsikten är att enbart enstaka tjänstemän ska ha tillgång till uppgifterna i de aktuella dokumenten innebär att uppgifterna inte anses vara gemensamt tillgängliga i verksamheten. Om ett ärende eller ett projekt enbart engagerar en avgränsad krets, bestående av ett fåtal på förhand utpekade personer eller funktioner, bör de uppgifter som behandlas inom ramen för ärendet eller projektet normalt inte betraktas som gemensamt tillgängliga. Så kan vara fallet t.ex. vid ett starkt åtkomstbegränsat ärende. Ett exempel på det motsatta är att uppgifterna har lagts in i vägtrafikregistret utan särskilda begränsningar för att kunna vara tillgängliga för all personal som behöver få tillgång till dem. Så snart det är fråga om fler än ett fåtal personer som har tillgång till uppgifterna bör utgångspunkten vara att uppgifterna anses vara gemensamt tillgängliga.

Utredningen anser att storleken på personkretsen som har möjlighet att ta del av en uppgift bör vara grundläggande för bedömningen av om en uppgift ska anses vara gemensamt tillgänglig eller inte. Enligt utredningen går det dock inte att ange en exakt gräns för när personkretsen ska medföra det ena eller andra utfallet av bedömningen. I förarbetena till polisdatalagen uttalade regeringen att det i lag inte bör anges någon exakt gräns för när personkretsen är så stor att personuppgifterna som behandlas anses vara gemensamt tillgängliga. Även andra omständigheter bör i det enskilda fallet kunna vägas in i bedömningen av om personuppgifter ska betraktas som gemensamt tillgängliga eller inte. Regeringen ansåg dock att det var lämpligt att ange en tumregel för hur många personer ett fåtal kunde anses utgöra i den polisiära verksamheten och uttalade att ett tiotal personer var väl avvägt (prop. 2009/10:85 s. 129). Samma bedömning gjordes i förarbetena till åklagardatalagen (prop. 2014/15:63 s. 82) och skattebrottsdatalagen (prop. 2016/17:89 s. 86 f.). Även om Transportstyrelsens verksamhet är annorlunda strukturerad än dessa myndigheters utgör inte detta skäl att för Transportstyrelsens del avvika från denna bedömning. Enligt

regeringens uppfattning bör alltså samma tumregel kunna tillämpas för Transportstyrelsens verksamhet.

När det talas om en bestämd krets bör detta inte uppfattas som att det alltid från början måste kunna anges exakt vilka tjänstemän eller vilken krets av tjänstemän som avses få tillgång till uppgifterna. Bedömningen blir naturligtvis enklare om man på förhand vet att endast ett fåtal eller en större krets kommer att behandla uppgifterna. Även i de fall där detta inte står klart från början kan man oftast av arbetsuppgiftens art och storlek sluta sig till om uppgifterna sannolikt kommer att behandlas av ett fåtal tjänstemän eller av en större krets.

Enligt regeringens uppfattning bör bestämmelserna om gemensamt tillgängliga uppgifter, på samma sätt som enligt åklagardatalagen, inte gälla för sådan behandling av personuppgifter som görs med stöd av bestämmelserna om diarieföring m.m. Skälen för detta redovisas i avsnitt 7.13.1.

7.18.2 Personuppgifter som får göras gemensamt tillgängliga

Regeringens förslag: Personuppgifter som omfattas av lagens tillämpningsområde får göras gemensamt tillgängliga.

I lagen ska det upplysas om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela närmare föreskrifter om sådana uppgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens. Utredningen föreslår dock en indelning i databaser och inte användning av begreppet gemensamt tillgängliga uppgifter.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Utredningen föreslår att det ska finnas fyra databaser med registrerade uppgifter om fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn som ska få användas gemensamt i verksamheten för de i vägtrafikdatalagen angivna ändamålen. Enligt förslaget ska regeringen få meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska finnas i databaserna och som därmed kan användas gemensamt i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Någon begränsning i fråga om vilka uppgifter som ska få göras gemensamt tillgängliga görs inte.

Transportstyrelsen föreslås enligt den nya lagen få behandla personuppgifter för ett antal specificerade primära ändamål i sin verksamhet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet. Ändamålen tar främst sikte på den personuppgiftsbehandling som sker vid Transportstyrelsens handläggning av olika typer av ärenden. Det rör sig t.ex. om ärenden om registrering av fordon, beviljande av olika behörigheter, utfärdande av tillstånd att bedriva olika typer av verksamheter på vägtrafikområdet och ärenden som rör tillsyn på vägtrafikområdet. Varje ärende handläggs vanligtvis av en handläggare, men det kan inte uteslutas att flera handläggare kan vara

inblandade i samma ärende, exempelvis om ärendet pågår under en längre tid eller är av större omfattning. Ett ärende kan vidare kräva en åtgärd under en period när den ordinarie handläggaren av något skäl är frånvarande. De registrerade uppgifterna kan även ha betydelse för flera olika ärenden. Det finns således behov av att i Transportstyrelsens verksamhet kunna göra samtliga registrerade uppgifter tillgängliga för flera handläggare.

Som tidigare redogjorts för utgör samlingen av uppgifter på vägtrafikområdet en viktig samhällsresurs som förser såväl myndigheter som enskilda med en stor mängd uppgifter från vägtrafikområdet. Att ge offentlighet åt de uppgifter som finns registrerade hos Transportstyrelsen är ett av syftena med vägtrafikdatalagen. I den nya lagen föreslås därför ändamål som gör det möjligt att behandla personuppgifter för att lämna ut uppgifter till andra myndigheter och enskilda. Uppgifterna kan inhämtas, i den mån de inte omfattas av sekretess, antingen genom en kontakt med Transportstyrelsen i ett enskilt fall eller genom direktåtkomst till uppgifterna (jfr avsnitt 7.20.1 i fråga om direktåtkomst). För att verksamheten ska kunna bedrivas effektivt bör dels flera handläggare inom myndigheten, dels andra myndigheter och enskilda kunna ta del av uppgifterna utan att några ytterligare begränsningar ställs upp.

Det förhållandet att det är möjligt att göra uppgifter på vägtrafikområdet gemensamt tillgängliga innebär naturligtvis inte någon skyldighet att göra det. Det kan t.ex. finnas anledning att begränsa åtkomsten till vissa uppgifter av känsligt slag, exempelvis belastningsuppgifter, i ett ärende för andra än den eller dem som arbetar med ärendet. I vilken utsträckning möjligheten att begränsa åtkomsten bör utnyttjas bör dock överlämnas till Transportstyrelsen att avgöra i det enskilda fallet. Det kan också finnas skäl för regeringen eller Transportstyrelsen att genom föreskrifter eller på annat sätt verka för enhetlig tillämpning i fråga om vilka uppgifter som inte lämpligen bör göras gemensamt tillgängliga.

7.18.3 Sökbegränsningar för gemensamt tillgängliga personuppgifter

Regeringens förslag: I lagen ska det upplysas om att regeringen kan meddela föreskrifter om tillåtna sökbegrepp. Vid sökning i gemensamt tillgängliga personuppgifter ska endast de sökbegrepp som anges i sådana föreskrifter få användas. Sökbegränsningen ska inte gälla vid sökning i en viss handling.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen förhåller sig inte till sökning i gemensamt tillgängliga uppgifter.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* efterfrågar lagreglering av sökbegränsningar, särskilt i fråga om känsliga personuppgifter.

Inspektionen anser vidare att innebörden av begreppet ”i en viss handling” bör klargöras.

Skälen för regeringens förslag: En av de från integritetssynpunkt viktigaste aspekterna vid behandling av personuppgifter är i vilken utsträckning uppgifter kan sökas och sammanställas. Ju större möjligheter det finns att på olika sätt sammanställa uppgifter om enskilda, desto större blir riskerna för intrång i enskildas integritet. I lagstiftning som rör personuppgiftsbehandling finns därför som regel olika bestämmelser som begränsar möjligheten att söka och sammanställa information, t.ex. bestämmelser om vilka sökbegrepp som får användas eller andra typer av sökbegränsningar. Enligt 10 § LVTR får för sökning i vägtrafikregistret endast användas de sökbegrepp som regeringen beslutar om. En uttömmande uppräkning av de sökbegrepp som får användas finns i 4 kap. 1 och 2 §§ FVTR.

Den nya lagen bör, som anges i avsnitt 7.18.1, vara teknikneutral och endast fastställa ramarna för Transportstyrelsens personuppgiftsbehandling. Om det inte införs några sökbegränsningar i den nya lagstiftningen skulle den – med hänsyn till mängden information som finns hos Transportstyrelsen – skapa utrymme för kvalificerade former av kartläggning av enskildas personliga förhållanden, vilket i sig kan utgöra ett intrång i den personliga integriteten.

Ett annat skäl till att införa sökbegränsningar har samband med den s.k. begränsningsregeln i 2 kap. 3 § tredje stycket TF. Den innebär att en sammanställning som innehåller personuppgifter inte anses förvarad hos en myndighet om myndigheten saknar rättslig befogenhet att göra sammanställningen. Den utgör då följaktligen inte heller en allmän handling. Syftet med begränsningsregeln är att hindra allmänheten från att göra anspråk på att få del av sammanställningar av uppgifter ur upptagningar hos myndigheten som myndigheten själv, av integritetsskäl, är rättsligen förhindrad att ta fram i sin egen verksamhet. Det kan exempelvis vara fallet om myndigheten endast får använda vissa angivna sökbegrepp. Integritetsskyddet ska alltså i dessa fall upprätthållas även om 2 kap. TF åberopas (jfr prop. 2015/16:65 s. 85).

Mot denna bakgrund bör det enligt regeringens uppfattning även i den nya lagstiftningen finnas bestämmelser om sökbegränsningar för uppgifter som är gemensamt tillgängliga. I motsats till de förbud att använda vissa sökbegrepp som finns i många nya registerförfattningar anser utredningen att det i vägtrafikdatalagstiftningen i stället bör regleras vilka sökbegrepp som får användas. Enligt utredningen är en sådan ordning mer fördelaktig ut ett integritetsperspektiv och det blir lättare att överblicka de sökningar som är möjliga att göra. Regeringen delar utredningens uppfattning och anser att regleringen bör utformas på liknande sätt som i dag, dvs. med en grundläggande bestämmelse i lag som anger att endast sådana sökbegrepp som regeringen har beslutat om får användas, men som överlåter åt regeringen att besluta om vilka sökbegrepp som ska få användas vid sökning i de gemensamt tillgängliga uppgifterna.

Sökbegrepp som avslöjar känsliga personuppgifter är typiskt sett förknippade med särskilda risker i integritetshänseende. Regeringen delar därför *Datainspektionens* uppfattning att sökbegränsningar som gäller känsliga personuppgifter bör regleras i lag, se avsnitt 7.14.

I fråga om de sökbegränsningar som föreslås kan det konstateras att de integritetsrisker som motiverar inskränkningarna inte gör sig gällande i samma utsträckning när det är fråga om sökningar i ett begränsat material, exempelvis en viss handling. Det är från effektivitetssynpunkt dessutom rimligt att en tjänsteman som arbetar i ett elektroniskt dokument får söka fritt i det dokumentet genom att t.ex. använda sedvanliga sökfunktioner i ett ordbehandlingsprogram. Det finns därför inte skäl att införa sökbegränsningar vid sökning i en viss handling, vilket bör framgå av lagen. Begreppet i en viss handling används på motsvarande sätt i t.ex. 3 kap. 6 § åklagardatalagen (2015:433) och 3 kap. 7 § skattebrottslagen (2017:452). Med anledning av *Datainspektionens* synpunkt vill regeringen framhålla att med begreppet handling avses en färdig elektronisk handling, dvs. en handling som har getts en bestämd, fixerad form som kan återskapas gång på gång.

7.19 Informationsutbyte

7.19.1 Direktåtkomst

Regeringens förslag: Direktåtkomst till personuppgifter ska få medges endast för vissa särskilt angivna ändamål och endast för personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga. Direktåtkomst ska som huvudregel endast få medges till uppgifter i den uppgiftssamling som benämns vägtrafikregistret, dvs. inte till bl.a. elektroniska handlingar. Den registrerade ska dock alltid kunna få direktåtkomst till sina egna uppgifter.

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

En upplysningsbestämmelse ska införas som anger att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om i vilken utsträckning direktåtkomst får förekomma, om undantag från förbudet att medge direktåtkomst till bl.a. elektroniska handlingar och om behörighet och säkerhet vid direktåtkomst.

Vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, vägtrafikdatalagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen förslår inte någon bestämmelse om direktåtkomst enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* är positiv till utredningens förslag, men anför särskilt i fråga om Polismyndighetens direktåtkomst till körkortsfotografier att en sådan åtkomst innebär en stor potentiell spridning av fotografierna, vilket innebär att det krävs en noggrann

undersökning av vilket sekretesskydd som kommer att gälla för uppgifterna hos Polismyndigheten. *Åklagarmyndigheten* ser det som mycket positivt att Polismyndigheten kan medges direktåtkomst till körkortsfotografier. *Kustbevakningen* anser att myndigheten, liksom andra brottsbekämpande myndigheter, bör kunna få direktåtkomst till körkortsfotografier för identifiering i brottsbekämpande verksamhet. *Transportstyrelsen* välkomnar förslaget att den enskilde ska kunna få direktåtkomst till sina egna uppgifter. *Bussarbetsgivarna, TransportGruppen, Svenska Bussbranschens Riksförbund* och *Svenska Taxiförbundet* anser att direktåtkomst även bör kunna medges för att komplettera eller kontrollera medlemsregister och för att göra en s.k. urvalsdragning.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* efterfrågar en mer utförlig reglering i lag av de skyddande åtgärder som behöver vidtas och en tydligare redovisning av vilka avvägningar som gjorts vid proportionalitetsbedömningen. *Transportstyrelsen* anför att det finns behov av att ge även andra aktörer än Skatteverket direktåtkomst till elektroniska handlingar, t.ex. rådgivande läkare. *Naturvårdsverket* anser att förslaget är för brett utformat och att specifika utlämnanden i stället bör regleras som utlämnande på medium för automatiserad behandling. *Skatteverket* anser att de även framdeles bör få direktåtkomst till uppgifter om personer med skyddade personuppgifter.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt om direktåtkomst

Det finns ingen legaldefinition av begreppet direktåtkomst i svensk rätt. Den grundläggande innebörden anses dock vara att någon har direkt tillgång till någon annans register eller databaser och på egen hand kan söka efter information, dock utan att kunna påverka innehållet i registret eller databasen. I begreppet direktåtkomst ligger också att den som är personuppgiftsansvarig för registret eller databasen inte har någon kontroll över vilka uppgifter som mottagaren vid ett visst söktillfälle tar del av. Den myndighet som lämnar ut uppgifter genom direktåtkomst fattar således inte beslut om utlämnande av uppgifter i varje enskilt fall. I stället måste en förhandsprövning göras av allt utlämnande som kan komma att ske genom direktåtkomst, t.ex. i fråga om utlämnandets förenlighet med OSL. Den faktiska begränsningen av direktåtkomsten görs sedan med hjälp av olika tekniska lösningar beroende på hur omfattningen av direktåtkomsten har begränsats i det enskilda fallet. Begränsningar kan exempelvis göras genom olika behörighetsnivåer eller tillgång endast till vissa bestämda uppgifter, såsom uppgifter i en viss databas eller i vissa dokument.

Högsta förvaltningsdomstolen har i rättsfallet HFD 2015 ref. 61 ansett att gränsdragningen mellan vad som är direktåtkomst och annat utlämnande på medium för automatiserad behandling beror på om den aktuella upptagningen kan anses förvarad hos den mottagande myndigheten enligt 2 kap. 3 § TF, dvs. om den är tillgänglig för myndigheten med tekniskt hjälpmedel som myndigheten själv utnyttjar

för överföring i sådan form att den kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas.

Generellt kan sägas att möjligheten till direktåtkomst ökar riskerna för intrång i den personliga integriteten, eftersom det typiskt sett innebär att uppgifter blir tillgängliga för fler personer och att den utlämnande myndighetens möjligheter att kontrollera användningen av uppgifterna minskar.

Dataskyddsförordningen

Dataskyddsförordningen saknar särskilda bestämmelser om elektroniskt utlämnande av personuppgifter. Som för all personuppgiftsbehandling krävs dock att utlämnandet av uppgifter genom direktåtkomst uppfyller kraven i artiklarna 5 och 6. Enligt artikel 5.1 a krävs exempelvis att behandlingen är laglig och korrekt i förhållande till den registrerade. För att säkerställa detta ska det för varje personuppgiftsbehandling göras en proportionalitetsbedömning, där behovet av den konkreta behandlingen ska vägas mot den registrerades intresse av personlig integritet. Om utlämnandet innefattar känsliga personuppgifter eller uppgifter om lagöverträdelser, måste även kraven i artiklarna 9 och 10 vara uppfyllda. Vidare följer av artiklarna 24.1 och 32 att den personuppgiftsansvarige ska genomföra lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa att behandlingen utförs i enlighet med förordningen och att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs.

Hur bör frågan om direktåtkomst regleras i vägtrafikdatalagen?

Enligt 8 § LVTR får direktåtkomst till personuppgifter medges endast för vissa angivna ändamål. Vidare krävs enligt 4 kap. 4 § FVTR att personuppgiftsbehandlingen är tillåten enligt PUL och att behörighets- och säkerhetsfrågorna är lösta på ett sätt som är tillfredsställande från integritetssynpunkt.

Som nämnts ovan regleras inte utlämnande genom direktåtkomst särskilt i dataskyddsförordningen. Dataskyddsförordningens krav på proportionalitet är inte någon nyhet, eftersom samma krav gällde enligt 1995 års dataskyddsdirektiv. Liksom utredningen anser regeringen därmed att direktåtkomst till uppgifter på vägtrafikområdet fortsatt bör kunna medges.

Modern teknik har medfört att information på ett enkelt sätt kan sökas, sammanställas och överföras mellan myndigheter. Direktåtkomst innebär regelmässigt effektivitetsvinster för den mottagande myndigheten, eftersom handläggande tjänstemän inte behöver begära ut de uppgifter som behövs för bedömningen av ett enskilt fall från den utlämnande myndigheten; tjänstemannen kan själv söka den information som krävs i den utlämnande myndighetens personuppgiftssamling. Även för den utlämnande myndigheten kan direktåtkomst innebära fördelar, om resurser annars skulle ha avsatts för att hantera de förfrågningar om utlämnande som kommer in från andra myndigheter. Direktåtkomst kan även innebära fördelar från informationssäkerhetssynpunkt, eftersom utlämnande på annat sätt än genom direktåtkomst, t.ex. via e-post, allmänt sett innebär ett mindre säkert överförande av uppgifter, eftersom obehöriga då lättare kan få tillgång till dem. Regeringen anser, i likhet

med vad som gäller enligt LVTR, att fördelarna med att kunna tillåta direktåtkomst står i rimlig proportion till de risker som en sådan åtkomst innebär för den enskildes personliga integritet. Det är dock av stor vikt, inte minst av integritetsskyddsskäl, att den närmare omfattningen av direktåtkomsten regleras så precist som möjligt.

Avsikten är att uppgifterna på vägtrafikområdet som huvudregel ska vara tillgängliga för samhället i stort. I slutet av oktober 2017 fanns det drygt 11 700 slutanvändare i Transportstyrelsens tjänster direktåtkomst och direktanmälan. Även om direktåtkomst sammantaget med den stora mängden uppgifter i registret utgör en risk för intrång i enskildas personliga integritet är det enligt regeringens uppfattning varken lämpligt eller möjligt att i lag reglera vilka myndigheter och enskilda som ska kunna få del av uppgifterna genom direktåtkomst. Mot denna bakgrund och eftersom ett grundläggande syfte med vägtrafikregistret är att ge offentlighet åt uppgifterna i det, anser regeringen att den nuvarande strukturen, där direktåtkomst endast får medges för särskilt angivna ändamål, fortfarande är ändamålsenlig och proportionerlig. Direktåtkomst bör kunna medges för i princip alla tillåtna ändamål enligt vägtrafikdatalagen. Trots de synpunkter som lämnats av *Bussarbetsgivarna, TransportGruppen, Svenska Bussbranschens Riksförbund* och *Svenska Taxiförbundet* anser regeringen dock, med tanke på de speciella integritetsrisker som är förknippade med direktåtkomst, att sådan åtkomst inte heller fortsättningsvis bör kunna medges om mottagarens syfte är att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller liknande register eller att göra en s.k. urvalsdragning för direkt marknadsföring av information om fordonsägare. I motsats till *Naturvårdsverket* anser regeringen därmed att möjligheterna till direktåtkomst inte är för brett utformade. Vidare anser regeringen att det är lämpligt att de särskilda, mer begränsande, reglerna om gemensamt tillgängliga uppgifter alltid tillämpas när någon får del av uppgifter genom direktåtkomst. Direktåtkomst bör därför endast kunna medges för uppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga enligt 3 kap. vägtrafikdatalagen. Det innebär att direktåtkomst till uppgifter som Transportstyrelsen registrerar endast för att fullgöra en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift inte kommer att kunna medges. Med anledning av *Skatteverkets* synpunkt vill regeringen framhålla att även skyddade personuppgifter kan göras gemensamt tillgängliga och därmed omfattas av direktåtkomst, med beaktande av tillämplig sekretessreglering. I fråga om direktåtkomst till körkortsfotografier för Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Kustbevakningen, se avsnitt 7.10.3.

Transportstyrelsen registrerar inte enbart uppgifter utan även elektroniska handlingar som kommer in till eller upprättas av myndigheten. Begreppet handling definieras i 2 kap. 3 § första stycket TF. Förutom framställningar i skrift eller bild, s.k. konventionella handlingar, omfattar tryckfrihetsförordningens handlingsbegrepp upptagningar som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med tekniskt hjälpmedel. En speciell sorts upptagning är vad som i lagtexten benämns som ”upptagning för automatiserad behandling”. En elektronisk handling anses motsvara en sådan upptagning (jfr prop. 2001/02:70 s. 19 f. och 2 kap. 1 § Riksarkivets föreskrifter och allmänna

råd om elektroniska handlingar [upptagningar för automatiserad behandling], RA-FS 2009:1). Genom en ändring i 2 kap. 3 § TF, som trädde i kraft den 1 januari 2003, har det i förvaringshänseende gjorts en åtskillnad mellan, å ena sidan, färdiga elektroniska handlingar och, å andra sidan, handlingar som utgör sammanställningar av uppgifter ur en upptagning för automatiserad behandling, också benämnda potentiella handlingar. Någon legal definition av de båda handlingsslagen har dock inte införts. Åtskillnaden mellan handlingsslagen har betydelse för frågan om en upptagning är en allmän handling eller inte. Från huvudregeln om när upptagningar ska anses förvarade hos en myndighet finns nämligen två undantag som endast tar sikte på sammanställningar av uppgifter ur en upptagning för automatiserad behandling. Undantagen, eller inskränkningarna, gör ingen skillnad mellan inkomna och upprättade handlingar. Det första undantaget föreskrivs i 2 kap. 3 § andra stycket andra meningen TF och innebär att en sammanställning av uppgifter ur en upptagning bara anses förvarad hos myndigheten, om myndigheten kan göra sammanställningen tillgänglig med rutinbetonade åtgärder. Sammanställningar som inte kan tas fram genom rutinbetonade åtgärder anses däremot inte förvarade hos myndigheten och utgör alltså inte allmänna handlingar. Det andra undantaget i fråga om förvaringskriteriet föreskrivs i 2 kap. 3 § tredje stycket samma lag och innebär att en sammanställning av uppgifter ur en upptagning inte anses förvarad hos myndigheten om sammanställningen innehåller personuppgifter och myndigheten enligt lag eller förordning saknar befogenhet att göra sammanställningen tillgänglig, den s.k. begränsningsregeln.

Transportstyrelsen kan inte påverka innehållet i en elektronisk handling som sänds till myndigheten. Handlingar som sänds till Transportstyrelsen kan innehålla även integritetskänsliga uppgifter som rör förhållanden som inte är nödvändiga för ett ärende hos myndigheten. Det kan också förekomma att myndigheten, vid upprättandet av en handling, behöver behandla sådana uppgifter som har lämnats i ett ärende. Av integritetsskäl anser regeringen därför att utgångspunkten bör vara att direktåtkomst inte ska medges andra myndigheter och enskilda till färdiga elektroniska handlingar i ett ärende hos myndigheten. Som framgår av utredningen kan det dock i undantagsfall finnas skäl att medge vissa aktörer direktåtkomst till sådana handlingar. Som exempel kan nämnas att den del av Skatteverket som handlägger fordonsskatteärenden i dag har direktåtkomst till vissa av Transportstyrelsens handlingar på detta område. Skatteverket har även direktåtkomst till bilder från passager av trängselskatteportaler. Som *Transportstyrelsen* anfört skulle direktåtkomst till handlingar kunna aktualiseras även för andra aktörer, t.ex. läkare som är rådgivare till Transportstyrelsen i fråga om medicinska bedömningar i ärenden gällande körkort eller taxiförarlegitimation. I fråga om sammanställningar, potentiella handlingar, är dessa att betrakta som allmänna handlingar endast om myndigheten kan göra sammanställningen tillgänglig med rutinbetonade åtgärder och, om sammanställningen innehåller personuppgifter, har befogenhet enligt lag eller förordning att göra det. Transportstyrelsen tar i dag fram sådana sammanställningar, med beaktande av de sökbegränsningar som gäller enligt FVTR. Med hänsyn till de begränsningar som TF innehåller för

när en upptagning ska anses vara förvarad hos en myndighet och de sökbegränsningar som föreslås (se avsnitt 7.19.3), finns det enligt regeringens uppfattning inte skäl att generellt hindra direktåtkomst till potentiella handlingar.

Sammanfattningsvis anser regeringen att direktåtkomst som huvudregel endast ska få medges till uppgifter i uppgiftssamlingen vägtrafikregistret. Detta innebär att direktåtkomst som huvudregel inte får medges till exempelvis en färdig elektronisk handling i ett ärende. Direktåtkomst till en potentiell handling bestående av uppgifter som ingår i vägtrafikregistret kan dock medges, under förutsättning att handlingen kan framställas med hjälp av tillåtna sökbegrepp. Som framgår ovan har t.ex. Skatteverket i dag direktåtkomst till vissa färdiga elektroniska handlingar. Även andra aktörer kan ha berättigade behov av sådan åtkomst. Enligt regeringens uppfattning bör därför regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kunna meddela föreskrifter om undantag från förbudet att medge direktåtkomst till andra uppgifter än de som ingår i vägtrafikregistret.

I lagen begränsas alltså möjligheten att medge direktåtkomst på så sätt att direktåtkomst endast får medges till gemensamt tillgängliga uppgifter i vägtrafikregistret för vissa särskilda ändamål. Ändamålen bör i sak motsvara de ändamål för vilka direktåtkomst får medges enligt LVTR. Vidare framgår av lagen att den som har medgetts direktåtkomst ansvarar för att tillgången till personuppgifter begränsas till det som varje tjänsteman behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. Mot denna bakgrund och eftersom ett grundläggande syfte med lagen är att ge offentlighet åt den information som finns i vägtrafikregistret anser regeringen, till skillnad från *Datainspektionen*, att de föreslagna bestämmelserna innebär att lagen innehåller tillräckliga ramar för skyddet av den enskildes personliga integritet. Liksom enligt nuvarande reglering anser regeringen att det bör överlåtas åt regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om omfattningen av direktåtkomsten och om behörighet och säkerhet i fråga om direktåtkomst.

Enskildas direktåtkomst till uppgifter om sig själva

Den registrerade får enligt 8 § andra stycket LVTR ha direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret som avser honom eller henne själv.

Regeringen bedömde i propositionen Ändring i lagen om vägtrafikregister (prop. 2014/15:143 s. 10 f.) att ett utlämnande till den registrerade av egna personuppgifter inte kunde anses oförenligt med de ändamål för vilka uppgifterna samlades in. Det fanns enligt regeringen inte heller något annat skäl som talade mot att låta den enskilde ha direktåtkomst till egna personuppgifter i vägtrafikregistret. En sådan åtkomst ansågs också nödvändig för att kunna utföra vissa typer av e-tjänster, t.ex. för att göra sådana anmälningar via formulär på Transportstyrelsens hemsida som innebär att uppgifter hämtas ur vägtrafikregistret. Enligt regeringen fanns det inte heller skäl för att i författning begränsa rätten till direktåtkomst till egna personuppgifter till någon viss typ av uppgifter i vägtrafikregistret. Risken för en okontrollerad spridning av uppgifter fick, när det gällde den registrerades egna uppgifter, bedömas som

mycket liten. Sådan direktåtkomst bedömdes därför vara möjlig inte endast till uppgifter om fordonsregistreringen, utan även till t.ex. uppgifter om körkortsregistreringen eller yrkestrafikregistreringen. Regeringen förutsatte dock att Transportstyrelsen, i egenskap av personuppgiftsansvarig myndighet för vägtrafikregistret, vid överföring av personuppgifter hade försäkrat sig om att behörighets- och säkerhetsfrågorna var lösta på ett sätt som var tillfredsställande ur integritetssynpunkt.

De skäl för direktåtkomst till egna uppgifter som framfördes i ovan nämnda proposition är enligt regeringens mening fortsatt relevanta.

Skyddsregler vid direktåtkomst

Enligt artiklarna 24.1 och 32 i dataskyddsförordningen ska den personuppgiftsansvarige genomföra lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa att behandlingen av personuppgifter utförs i enlighet med förordningen och att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs. Eftersom direktåtkomst typiskt sett anses innebära att risken för kränkningar av den enskildes integritet blir större behövs särskilda regler som säkerställer skyddet för personuppgifterna vid direktåtkomst. Det finns några aspekter som är särskilt viktiga.

En första fråga är hur uppgifterna sprids och används hos mottagaren. Om kretsen av personer som har tillgång till uppgifterna kan begränsas, är risken för integritetsintrång generellt sett mindre. Mottagaren måste därför begränsa tillgången så mycket som möjligt med hänsyn till den aktuella verksamheten och känsligheten hos personuppgifterna. Anställda bör endast ha elektronisk tillgång till de personuppgifter som de behöver i sitt arbete. När det gäller frågan om anställdas tillgång till personuppgifter föreslår regeringen i avsnitt 7.17 att det i vägtrafikdatalagen införs en särskild bestämmelse enligt vilken Transportstyrelsen har ansvar för att begränsa tillgången till personuppgifter till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. Denna bestämmelse får anses uppfylla kravet på att uppgifterna inte sprids hos Transportstyrelsen på ett oacceptabelt sätt. En motsvarande begränsning bör dock gälla även hos de myndigheter och enskilda som genom direktåtkomst får tillgång till personuppgifter som Transportstyrelsen behandlar. En särskild regel om det bör införas i den nya lagen. En möjlighet till direktåtkomst behöver alltså inte innebära annat än att en begränsad krets av arbetstagare – eller enbart en viss arbetstagare – hos mottagaren får tillgång till uppgifterna.

Ytterligare en aspekt att beakta vid direktåtkomst är att mottagaren endast har direktåtkomst till sådana uppgifter som denne verkligen kan antas ha behov av. Införandet av direktåtkomst bör därför föregås av en analys av vilka uppgifter som är nödvändiga med hänsyn till ändamålen med behandlingen.

Innan Transportstyrelsen medger direktåtkomst till personuppgifter ska styrelsen göra en risk- och sårbarhetsanalys. Transportstyrelsen ska då kontrollera att mottagande aktörer har ett tillräckligt skydd för mottagna personuppgifter. Regeringen kan i förordning införa bestämmelser om vilka uppgifter som får omfattas av direktåtkomsten och bestämmelser om att Transportstyrelsen inte får medge någon direktåtkomst innan

styrelsen har försäkrat sig om att mottagaren uppfyller kraven på behörighet och säkerhet.

Sekretessbrytande regler

Bestämmelser om sekretess till skydd för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden finns i första hand i 21–40 kap. OSL.

Enligt 22 kap. 1 § första stycket 1 OSL gäller sekretess i verksamhet som avser folkbokföring eller annan liknande registrering av befolkningen och, i den utsträckning som regeringen föreskriver, i annan verksamhet som avser registrering av en betydande del av befolkningen. I 6 § OSF, förtydligas att sådan sekretess gäller i verksamhet som avser Transportstyrelsens vägtrafikregister. Sekretessen gäller för uppgift om enskilds personliga förhållanden, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs och för uppgift i form av fotografisk bild av den enskilde, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men.

Sekretess gäller vidare enligt 21 kap. 7 § OSL för personuppgift, om det kan antas att ett utlämnande skulle medföra att uppgiften behandlas i strid med dataskyddsförordningen eller dataskyddslagen. Enligt 35 kap. 4 § OSL gäller sekretess i verksamhet som avser förande av eller uttag ur register, för belastningsuppgift som har tillförts vägtrafikregistret. Sekretessen är i detta fall absolut, vilket innebär att någon skadeprövning inte ska göras om någon begär att få ut uppgifter ur registret. I verksamhet som avser förande av eller uttag ur vägtrafikregistret gäller enligt 18 kap. 10 § OSL sekretess för uppgift om körkorts referensnummer, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan fara för att kontrollen av körkorts äkthet motverkas.

Enligt 27 kap. 1 § OSL gäller sekretess i verksamhet som avser bestämmande av skatt eller som avser taxering eller i övrigt fastställande av underlag för bestämmande av skatt för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Med skatt jämställs enligt bestämmelsen bl.a. expeditionsavgift och tilläggsavgift enligt lagen om trängselskatt. Sekretess gäller även för beslut i ärenden om trängselskatt, dock endast för uppgift om vilken betalstation eller kontrollpunkt bilen har passerat och tidpunkten för denna passage, se 27 kap. 6 § första stycket 3 och andra stycket OSL. Motsvarande sekretess gäller i fråga om infrastrukturavgifter enligt 29 kap. 5 a § OSL.

Sekretess gäller enligt 29 kap. 5 § OSL i ett ärende om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt TTL eller körkort eller traktorkort enligt KKL för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

I en statlig myndighets verksamhet som består i bl.a. tillståndsgivning eller tillsyn med avseende på transportverksamhet gäller sekretess enligt 30 kap. 23 § OSL, i den utsträckning regeringen meddelar föreskrifter om det, för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs, och för uppgift om andra ekonomiska eller

personliga förhållanden än de nyss nämnda för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet.

Slutligen bör det nämnas att sekretessbestämmelser till skydd för den enskilde som huvudregel inte gäller i förhållande till den enskilde själv, se 12 kap. 1 § OSL.

Bestämmelser om direktåtkomst anses inte ha någon sekretessbrytande verkan (se t.ex. prop. 2004/05:164 s. 83). Regler om direktåtkomst brukar därför ofta kompletteras med sekretessbrytande bestämmelser som är utformade som regler om uppgiftsskyldighet. Dessa formuleras ofta som en rätt för mottagande myndighet att ta del av uppgifter.

Om Transportstyrelsen vid handläggningen av ett körkortsärende begär ett yttrande från en annan myndighet, ska Transportstyrelsen enligt 4 kap. 8 § FVTR lämna den andra myndigheten sådana belastningsuppgifter som behövs för att yttrandet ska kunna avges. Motsvarande gäller om Transportstyrelsen vid handläggning av ett yrkestrafikärende, ett taxitrafikärende, ett ärende om taxiförarlegitimation eller ett ärende om biluthyrning i ärendet begär in ett yttrande från en annan myndighet.

På begäran av Skatteverket ska Transportstyrelsen enligt 4 kap. 10 § FVTR lämna de uppgifter i vägtrafikregistret om trängselskatt som behövs för Skatteverkets handläggning av ett ärende om trängselskatt.

Enligt 4 kap. 13 § FVTR ska uppgift i vägtrafikregistret i form av fotografisk bild av en enskild på begäran lämnas ut till Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Ekobrottsmyndigheten, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Skatteverket, Trafikverket och Kronofogdemyndigheten.

Regeringen har inte för avsikt att inskränka den rätt att ta del av sekretessbelagda uppgifter som vissa myndigheter i dag har enligt FVTR. Av utredningen har inte framkommit något behov av nya sekretessbrytande bestämmelser. Regeringen finner därför inte skäl att föreslå några sådana.

Påverkar Högsta förvaltningsdomstolens avgörande utformningen av reglerna om direktåtkomst?

Det rättsfall från Högsta förvaltningsdomstolen som redogjorts för ovan (HFD 2015 ref. 61) kan tolkas så att den tekniska utformningen av en myndighets system för utlämnande av uppgifter kan bli avgörande för om utlämnandet ska anses som direktåtkomst eller som annat utlämnande på medium för automatiserad behandling. I det aktuella fallet handlade det om att socialnämnderna inte på egen hand kunde söka information i socialförsäkringsdatabasen, utan ett utlämnande förutsatte att Försäkringskassan reagerade på en begäran om att de efterfrågade uppgifterna skulle lämnas ut. Försäkringskassan fick därigenom anses förfoga över frågan om och i så fall vilka uppgifter som skulle lämnas ut. Domstolen ansåg därför att socialnämnderna inte kunde anses ha någon sådan teknisk tillgång till upptagningar som avses i 2 kap. 3 § andra stycket TF. Detta innebar att förfarandet inte var att betrakta som direktåtkomst.

Syftet med vägtrafikdatalagen är att skapa en teknikneutral och flexibel lag som så långt möjligt inte ska behöva förändras i takt med den

tekniska utvecklingen eller till följd av förändringar av Transportstyrelsens behov att behandla personuppgifter. Trots att Högsta förvaltningsdomstolens avgörande begränsar vilka tekniska lösningar som fortsättningsvis kommer att bedömas som direktåtkomst, finns det mot den bakgrunden ett behov av regler i vägtrafikdatalagen om direktåtkomst till Transportstyrelsens uppgifter. Hur dessa bestämmelser bör se ut har beskrivits ovan.

Sökning genom direktåtkomst i ett utländskt register över vägtransportföretag

I 8 a § LVTR regleras den svenska kontaktpunktens behandling av personuppgifter vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009. Av 1 kap. 3 § tredje stycket FVTR framgår att den svenska kontaktpunkten är Transportstyrelsen. Transportstyrelsen får i sådana fall behandla uppgifter endast i den utsträckning som den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten i det svenska vägtrafikregistret (jfr prop. 2011/12:80 s. 113 f.). Bestämmelsen bör föras över till vägtrafikdatalagen, men anpassas till den nya regleringen. Behandlingen bör därmed vara tillåten i den utsträckning som den andra staten tillåter den och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt dataskyddsförordningen, dataskyddslagen, vägtrafikdatalagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa lagar.

7.19.2 Annat elektroniskt utlämnande än direktåtkomst

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda regler om annat elektroniskt utlämnande av personuppgifter än genom direktåtkomst.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det bör övervägas om informationsförmedlarnas tillgång till vägtrafikregistret bör regleras särskilt.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Bisnode Sverige AB* anser att frågor om bl.a. format vid utlämnande, avtalsvillkor eller licenser och avgifter bör klargöras i det fortsatta arbetet.

Skälen för regeringens bedömning: Den nuvarande regleringen av vägtrafikregistret innehåller inte några generella regler om annat elektroniskt utlämnande av uppgifter än direktåtkomst. Dataskyddsförordningen saknar särskilda bestämmelser om elektroniskt utlämnande av personuppgifter. Som för all personuppgiftsbehandling krävs dock att utlämnandet av uppgifter uppfyller kraven i artiklarna 5 och 6. Enligt artikel 5.1 a krävs exempelvis att behandlingen är laglig och korrekt i förhållande till den registrerade. För att säkerställa detta ska det för varje personuppgiftsbehandling göras en proportionalitetsbedömning, där behovet av den konkreta behandlingen ska vägas mot den registrerades

intresse av personlig integritet. Om utlämnandet innefattar känsliga personuppgifter eller uppgifter om lagöverträdelser måste även kraven i artiklarna 9 och 10 vara uppfyllda. Vidare följer av artiklarna 24.1 och 32 att den personuppgiftsansvarige ska genomföra lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa att behandlingen utförs i enlighet med förordningen och att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs.

Elektroniskt utlämnande på annat sätt än genom direktåtkomst sker i många olika situationer inom Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Uppgifter lämnas t.ex. ut genom e-post, sms-tjänster, filöverföring och tonvalssignalering per telefon. Utlämnande kan ske både på begäran av mottagaren för att uppgifterna ska användas i dennes verksamhet eller på Transportstyrelsens initiativ för att myndigheten ska fullgöra sina uppgifter på vägtrafikområdet. Kommunikation med privatpersoner sker ofta genom sms-, telefon- och webbtjänster. Utbyte av information med andra myndigheter, t.ex. Skatteverket, Polismyndigheten och Trafikverket, sker i stället ofta genom en direkt dataförbindelse mellan aktörernas olika system i form av t.ex. filöverföring eller samkörning av register.

Uppgifter lämnas också ut elektroniskt till privata bolag, t.ex. försäkringsbolag och besiktningsorgan. Transportstyrelsens kommunikation med exempelvis parter och ombud via e-post kan också innebära att personuppgifter lämnas ut.

Som utredningen lyfter fram är det från ett effektivitetsperspektiv viktigt att myndigheter har möjlighet att utnyttja automatiserade förfaranden i sin verksamhet. Om elektroniskt utlämnande inte får ske, måste den utlämnande myndigheten göra utskrifter på papper och skicka till mottagaren. Mottagaren måste därefter eventuellt vidta åtgärder för att överföra uppgifterna till elektronisk form igen. Denna ordning framstår som onödigt ineffektiv och tidskrävande, särskilt som exempelvis myndigheter i allt större utsträckning övergår till helt elektronisk informationshantering.

Utlämnande av personuppgifter elektroniskt kan dock innebära risker för den personliga integriteten. Sådant utlämnande innebär nämligen som regel att mottagaren kan bearbeta informationen, t.ex. genom att samköra den med information som hämtas från andra källor. Samtidigt ska dock inte skillnaden mellan uppgifter på papper och elektroniska uppgifter överdrivas. Med modern teknik kan text på papper förhållandevis enkelt omvandlas till elektroniska uppgifter.

Skyddet för den personliga integriteten kan dock upprätthållas på andra sätt än genom en begränsning av formen för utlämnande. Transportstyrelsen får enligt förslaget till vägtrafikdatalag endast behandla personuppgifter för utlämnande för vissa i lagen angivna ändamål eller för ändamål som inte är oförenliga med dessa ändamål. Om mottagaren av personuppgifterna är en myndighet, styrs dennas personuppgiftsbehandling vanligtvis av särskilda författningar med ändamålsbestämmelser som reglerar för vilka ändamål behandling får ske. Vidare är den personuppgiftsansvariga myndigheten, enligt artiklarna 24 och 25 i dataskyddsförordningen, skyldig att vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder, såsom pseudonymisering, för att säkerställa att behandlingen av personuppgifter sker i enlighet med förordningen. Myndigheten ansvarar således för att överföringen sker på ett säkert sätt

och att den registrerades rättigheter skyddas. Utlämnande av uppgifter ska också föregås av en sekretessprövning. Enligt regeringens uppfattning är dataskyddsförordningens och vägtrafikdatalagens allmänna bestämmelser om krav och begränsningar för behandling av personuppgifter genom utlämnande tillräckliga. I likhet med LVTR ska vägtrafikdatalagen därmed inte innehålla några särskilda bestämmelser om utlämnande av personuppgifter i annan elektronisk form än genom direktåtkomst.

Transportstyrelsen anser att det bör övervägas om informationsförmedlares tillgång till vägtrafikregistret bör regleras särskilt. Informationsförmedlarna förmedlar uppgifter i vägtrafikregistret till olika aktörer och är i denna egenskap personuppgiftsbiträden till Transportstyrelsen enligt avtal med myndigheten. De är därmed enligt artikel 28 i dataskyddsförordningen skyldiga att uppfylla förordningens krav på behandling av personuppgifter. Det rör sig om tekniska och organisatoriska åtgärder som säkerställer att behandlingen av personuppgifter uppfyller kraven i förordningen och skyddar den registrerades rättigheter. I personuppgiftsbiträdesavtalet ska hanteringen av personuppgifter regleras bl.a. med avseende på behandlingens art, varaktighet och ändamål, liksom vilka personuppgifter som får behandlas. Även de frågor om t.ex. format vid utlämnande och avtalsvillkor som *Bisnode Sverige AB* tar upp hanteras lämpligen av parterna. Med hänsyn till detta anser regeringen att det i vart fall för närvarande inte finns skäl att särskilt reglera informationsförmedlares tillgång till personuppgifter.

7.19.3 Samkörning

Regeringens bedömning: Samkörning bör inte regleras särskilt i vägtrafikdatalagen.

Utredningens förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. Utredningen föreslår att samkörning inte ska få ske om syftet med åtkomsten är att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller om syftet är att göra en s.k. urvalsdragning och att regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om begränsningar i rätten till samkörning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* delar utredningens uppfattning att det inte finns skäl att reglera de fall där samkörning är tillåten, men anser i motsats till utredningen att det saknas skäl att behålla det nuvarande förbudet mot samkörning inom uppdragsverksamheten. *Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI,* anser att samkörning ska få ske i syfte att göra urvals- och totalundersökningar för forskningsändamål.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Justitiekanslern* anser att det behövs en tydligare intresseavvägning för att bedöma om de ökade integritetsrisker som en utökad möjlighet till samkörning innebär är motiverade.

Skälen för regeringens bedömning: Med samkörning avses förenklat uttryckt att ett personregister tillförs personuppgifter från andra personregister genom att uppgifterna i registren bearbetas maskinellt tillsammans. Samkörning anges i 3 § PUL som ett exempel på en åtgärd som är att anse som behandling av personuppgifter, men är inte särskilt reglerat i lagen. Begreppet samkörning används inte explicit i dataskyddsförordningen. Av definitionen av behandling i artikel 4.2 framgår dock att förfarandet är att se som en behandling av personuppgifter i förordningens mening. Om inget annat regleras i vägtrafikdatalagen är behandling genom samkörning således tillåten om den håller sig inom dataskyddsförordningens och vägtrafikdatalagens ramar, bl.a. med avseende på angivna ändamål.

Samkörning mellan vägtrafikregistret och andra system sker i bl.a. följande fall. Med stöd av 2 kap. 3 § lagen (2001:184) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet har samkörning mellan vägtrafikregistret och Kronofogdemyndighetens register etablerats. Vägtrafikregistret samkörs även med Polismyndighetens system. I syfte att utbyta uppgifter om efterlysta fordon och registreringsskyltar används ELYS, ett efterlysningssystem, och Schengens informationssystem (SIS). Vidare sker samkörning med försäkringssystemet, som är ett system som används av försäkringsbolagen för att sätta en bilmärkeskod för det unika fordonet. Av utredningen framgår vidare att Transportstyrelsen ser behov av möjligheter till samkörning utan att uppgifter ska tillföras registret, vilket krävs enligt dagens reglering. Det kan exempelvis bli aktuellt för att ta fram underlag för forskning som har anknytning till vägtrafikområdet.

Liksom *Transportstyrelsen* delar regeringen utredningens uppfattning att det saknas skäl att reglera de fall där samkörning är tillåten. Något generellt förbud mot samkörning är enligt regeringens mening inte heller motiverat. Om syftet med åtkomsten är att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller att göra en s.k. urvalsdragning, är det enligt dagens reglering inte tillåtet att genom samkörning hämta uppgifter till vägtrafikregistret. Utredningen har inte funnit skäl att göra någon annan bedömning i denna del. *Transportstyrelsen* gör motsatt bedömning och anser att det nuvarande förbudet mot samkörning inom uppdragsverksamheten inte bör finnas kvar och ser inga integritetsproblem med att tekniken för samkörning får utnyttjas även inom denna verksamhet. Även *VTI* framför liknande synpunkter. Vid övervägande av i vilken utsträckning samkörning bör tillåtas krävs det att den registrerades rätt till skydd av personuppgifter beaktas och noga övervägs. Till skydd för den enskildes personuppgifter föreslår regeringen i denna remiss en relativt omfattande och specificerad ändamålsreglering. Bland dessa ändamål finns behandling av personuppgifter som är nödvändig för tillhandahållande av information om fordon som behövs för att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller för att göra en s.k. urvalsdragning. Vidare följer det både direkt av den i dataskyddsförordningen angivna finalitetsprincipen och motsvarande bestämmelse i vägtrafikdatalagen att personuppgifter inte får behandlas för något ändamål som är oförenligt med det för vilket de samlades in. Finalitetsprincipen kan därmed sägas ha ersatt särskilda bestämmelser om samkörning. Detta har haft till följd

att sådana bestämmelser inte längre har ansetts motiverade till exempel i patientdatalagen (2008:355). I denna lag saknas motsvarigheten till föregående registerlags bestämmelser om samkörning. Inte heller i nyare registerförfattningar finns bestämmelser om samkörning. Som *Justitiekanslern* har påpekat kan en sådan ordning innebära en i förhållande till dagens reglering något utvidgad möjlighet till samkörning. Som angetts ovan sätter dock ändamålsbestämmelserna gränser för vilken behandling som får ske. I enlighet med övrig registerlagstiftning anser regeringen att en rimlig avvägning mellan skyddet för den enskildes personuppgifter och verksamhetsskäl är att tillåta sådan samkörning av uppgifter som sker inom ramen för lagens ändamål. Samkörning bör således inte regleras särskilt i vägtrafikdatalagen.

7.20 Den registrerades rättigheter

7.20.1 Rättigheterna enligt dataskyddsförordningen och dataskyddslagen

I dataskyddsförordningens tredje kapitel behandlas den registrerades rättigheter. Kapitlet avser rätten till information (artiklarna 13 och 14) och tillgång till personuppgifter (artikel 15). Vidare behandlas rätten till rättelse (artikel 16), radering (artikel 17), begränsning av behandling (artikel 18) och dataportabilitet (artikel 20). Slutligen behandlas rätten att göra invändningar (artikel 21) och att motsätta sig automatiskt individuellt beslutsfattande (artikel 22). I anslutning till dessa rättigheter finns bestämmelser om hur och när information ska lämnas (artikel 12) och bestämmelser om anmälningsskyldighet för det fall rättelse, radering eller begränsning av behandling sker (artikel 19).

Den registrerades rättigheter, med motsvarande skyldigheter för den personuppgiftsansvarige, är direkt tillämpliga. Rättigheterna är emellertid inte absoluta utan kan enligt artikel 23 i dataskyddsförordningen begränsas under vissa, i artikeln angivna, förutsättningar.

Enligt 5 kap. 1 § dataskyddslagen gäller inte artiklarna 13–15 i dataskyddsförordningen om information och tillgång till personuppgifter sådana uppgifter som den personuppgiftsansvarige inte får lämna ut till den registrerade enligt lag eller annan författning eller enligt beslut som meddelats med stöd av författning. Om den personuppgiftsansvarige inte är en myndighet gäller undantaget för uppgifter som hos en myndighet skulle ha varit sekretessbelagda enligt OSL. Artikel 15 i dataskydds-förordningen om den registrerades rätt till tillgång gäller inte personuppgifter i löpande text som inte har fått sin slutliga utformning när begäran gjordes eller som utgör minnesanteckning eller liknande (5 kap. 2 § dataskyddslagen). Slutligen får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om begränsningar enligt artiklarna 23, 89.2 och 89.3 i dataskyddsförordningen (5 kap. 3 § dataskyddslagen).

Nedan behandlas behovet av kompletterande bestämmelser i vägtrafikdatalagen avseende den registrerades rättigheter. Rätten till rättelse av felaktiga uppgifter behandlas separat i avsnitt 7.21.

7.20.2 Rätten till information

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda bestämmelser om rätten till information.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår en hänvisning till 23 och 25 §§ PUL.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Bestämmelser om att den personuppgiftsansvarige självmant ska lämna viss information till den registrerade finns i artiklarna 13 och 14 i dataskyddsförordningen. Av artikel 13.4 respektive artikel 14.5 a följer att den registrerade inte behöver informeras, om och i den mån denne redan förfogar över informationen. Motsvarande bestämmelser, om än inte lika utförliga, finns i artiklarna 10 och 11 i dataskyddsdirektivet, vilka i svensk rätt har genomförts genom 23–25 §§ PUL. I kapitel 5 i dataskyddslagen görs undantag från vissa av dataskyddsförordningens skyldigheter och rättigheter. Exempelvis gäller inte rätten till information för uppgifter som omfattas av sekretess. Några särregler i förhållande till PUL finns inte i dagens vägtrafikregisterlagstiftning. Av utredningen framgår att det inte heller framöver finns något behov av särregler. Vägtrafikdatalagen bör därmed inte innehålla några särskilda bestämmelser som begränsar den registrerades rätt till information.

7.20.3 Rätten till tillgång till personuppgifter

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda bestämmelser om rätten till tillgång till personuppgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår en begränsning i den enskildes rätt till tillgång till personuppgifter.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 15 i dataskyddsförordningen har den registrerade rätt till tillgång till personuppgifter och viss annan särskilt angiven information. Rätten innebär att den registrerade har rätt att av den personuppgiftsansvarige få bekräftelse på om personuppgifter som rör honom eller henne behandlas eller inte. Om sådana uppgifter behandlas ska den registrerade få tillgång till uppgifterna och viss ytterligare information. I stora delar motsvarar bestämmelsen rätten till information enligt 26 § PUL, rätt till s.k. registerutdrag.

Under vissa förutsättningar är det möjligt att med stöd av artikel 23.1 i dataskyddsförordningen begränsa tillämpningsområdet för denna rättighet. Sådana begränsningar måste ske med respekt för andemeningen

i de grundläggande rättigheterna och friheterna och utgöra en nödvändig och proportionell åtgärd i ett demokratiskt samhälle i syfte att säkerställa vissa angivna viktiga intressen.

I kapitel 5 i dataskyddslagen görs undantag från vissa av dataskyddsförordningens skyldigheter och rättigheter. Exempelvis gäller enligt 5 kap. 1 § dataskyddslagen inte rätten till tillgång uppgifter som omfattas av sekretess. Vidare gäller rätten till tillgång som huvudregel inte personuppgifter som finns i löpande text som utgör utkast eller minnesanteckning (5 kap. 2 § dataskyddslagen).

Utredningen föreslår att vägtrafikdatalagen ska hänvisa till 26 § PUL, med den begränsningen att informationen inte behöver omfatta uppgifter i en handling som har kommit in till eller som har upprättats av Transportstyrelsen, om den enskilde redan har tagit del av handlingens innehåll. I ett sådant fall ska det i stället framgå av informationen att handlingen behandlas av myndigheten. Om den enskilde begär det, ska dock informationen även omfatta uppgifterna i en sådan handling.

Liknande bestämmelser har föreslagits i promemorior som innehåller förslag till anpassningar av lagar till dataskyddsförordningens bestämmelser, t.ex. i Justitiedepartementets promemoria Anpassning av lagen (2001:183) om behandling av personuppgifter i verksamhet med val och folkomröstningar till dataskyddsförordningen. I propositionen Anpassning till EU:s dataskyddsförordning av lagen om behandling av personuppgifter i verksamhet med val och folkomröstningar (prop. 2017/18:115 s. 24) instämmer regeringen dock i Datainspektionens bedömning att sådana bestämmelser utgör en begränsning i den enskildes rätt till tillgång till sådan information. Som Datainspektionen framhåller kan den personuppgiftsansvarige, om denne behandlar en stor mängd uppgifter om den registrerade, efterfråga vilken information eller vilken behandling som en begäran enligt artikel 15 i förordningen avser innan informationen lämnas ut (se skäl 63). I ett sådant sammanhang bör den personuppgiftsansvarige kunna efterfråga om den registrerades begäran omfattar information som lämnats ut vid ett tidigare tillfälle. Vidare konstateras att, enligt artikel 12.5 i dataskyddsförordningen, den personuppgiftsansvarige kan ta ut en rimlig kostnad eller vägra tillmötesgå en begäran, om den är uppenbart ogrundad eller orimlig, särskilt på grund av dess repetitiva art. Enligt regeringens bedömning fanns det mot den bakgrunden inte skäl att göra undantag i lagen (2001:183) om behandling av personuppgifter i verksamhet med val och folkomröstningar från artikel 15 i förordningen. Enligt regeringens bedömning finns det inte heller skäl att i vägtrafikdatalagen göra undantag från artikel 15 i dataskyddsförordningen.

7.20.4 Rätten till radering

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda bestämmelser om rätten till radering.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår en hänvisning till 28 § PUL.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Rätten till radering eller, som den också kallas, rätten att bli bortglömd, finns i artikel 17 i dataskyddsförordningen. Den ersätter rätten till utplåning enligt artikel 12.b i dataskyddsdirektivet, som i svensk rätt har genomförts genom 28 § PUL, tillsammans med rätten till blockering och rättelse (se avsnitt 7.20.5 och 7.21).

I 11 § LVTR hänvisas till 28 § PUL. Rätten till utplåning gäller alltså för personuppgifter i vägtrafikregistret. Rätten till radering i artikel 17 i dataskyddsförordningen är direkt tillämplig. Någon hänvisning till bestämmelsen behöver således inte tas in i vägtrafikdatalagen. Av artikel 17.3 b i dataskyddsförordningen framgår att rätten till radering inte gäller i den utsträckning som behandlingen är nödvändig för att uppfylla en rättslig förpliktelse, utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning. Vägtrafikregistret är ett offentligt register som Transportstyrelsen ska föra. Den behandling av personuppgifter som utförs sker regelmässigt med stöd av artikel 6.1 c eller e i dataskyddsförordningen, dvs. under sådana förhållanden som anges i artikel 17.3 b. Under sådana omständigheter, och med beaktande av att någon begränsning i fråga om utplåning av uppgifter enligt 28 § PUL inte finns i 11 § LVTR, finns det inte heller i den nya lagen anledning att begränsa rätten till radering.

7.20.5 Rätten att begära begränsning av behandling och att göra invändningar

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda regler om rätten att begära begränsad behandling eller rätten att göra invändningar.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår en hänvisning till 28 § PUL och en särskild bestämmelse som anger att tillåten behandling av personuppgifter som huvudregel får ske även om den enskilde motsätter sig det.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 18 i dataskyddsförordningen har den registrerade rätt att under vissa förutsättningar kräva att behandlingen av personuppgifter begränsas. Med begränsning avses en markering av lagrade personuppgifter i syfte att begränsa behandlingen av dessa i framtiden (artikel 4.3 i dataskyddsförordningen). Om den registrerade bestrider att personuppgifterna är riktiga eller har gjort en invändning mot behandling av uppgifterna enligt artikel 21.1 i dataskyddsförordningen, ska den personuppgiftsansvarige begränsa behandlingen under tiden uppgifternas riktighet kontrolleras eller en bedömning görs av vems berättigade skäl som väger tyngst, den

registrerades eller den personuppgiftsansvariges (artikel 18.1 a och d). Behandlingen ska även begränsas om den är olaglig eller om personuppgifterna inte längre behövs för ändamålen med behandlingen (artikel 18.1 b och c). Att behandlingen ska begränsas innebär enligt huvudregeln i artikel 18.2 att personuppgifter inte får behandlas på något annat sätt än att lagras. Undantag görs dock bl.a. för det fall behandlingen sker av skäl som rör ett viktigt allmänintresse.

Rätten till begränsning av behandling ersätter den åtgärd som i artikel 12.b i dataskyddsdirektivet benämns som blockering och som i svensk rätt har genomförts genom 28 § PUL, tillsammans med rätten till radering och rättelse (se avsnitt 7.20.4 och 7.21). Den registrerades rätt enligt dataskyddsförordningen till begränsning av behandling av personuppgifter är dock utförligare än bestämmelserna om blockering i PUL. Enligt 11 § LVTR gäller rättelsebestämmelsen i PUL vid behandling av personuppgifter enligt LVTR.

Enligt artikel 21 i dataskyddsförordningen har den registrerade rätt att invända mot behandling av personuppgifter i vissa fall. En motsvarande rättighet föreskrivs även i dataskyddsdirektivet, men den är genomförd i PUL endast såvitt avser direkt marknadsföring (11 § PUL). I 5 § 5 LVTR hänvisas till 11 § PUL. Jämfört med dagens reglering utvidgas således rätten att göra invändningar genom dataskyddsförordningen.

Rätten att göra invändningar enligt artikel 21.1 i dataskyddsförordningen avser endast behandling av personuppgifter som grundar sig på artikel 6.1 e eller f i dataskyddsförordningen. För Transportstyrelsens del innebär det att invändningar endast får göras mot behandling som är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i styrelsens myndighetsutövning (artikel 6.1 e). Myndigheter får nämligen inte grunda sin rätt till behandling av personuppgifter på den allmänna intresseavvägningen enligt artikel 6.1 f i dataskyddsförordningen när de fullgör sina uppgifter. Begränsningen innebär vidare att rätten att göra invändningar inte gäller vid behandling av personuppgifter som är nödvändig exempelvis för att en myndighet ska kunna uppfylla en rättslig förpliktelse (artikel 6.1 c), såsom en skyldighet att föra ett offentligt register. Följden av att en invändning görs är att den personuppgiftsansvarige inte längre får behandla personuppgifterna, såvida inte denne kan påvisa tvingande berättigade skäl för behandlingen som väger tyngre än den registrerades intressen, rättigheter och friheter eller om det sker för fastställande, utövande eller försvar av rättsliga anspråk.

Liksom enligt PUL, som i dessa fall gäller på vägtrafikområdet, har den registrerade enligt artikel 21.2 dataskyddsförordningen rätt att när som helst invända mot behandling av personuppgifter för direkt marknadsföring. Görs en sådan invändning, får personuppgifterna enligt artikel 21.3 inte längre behandlas för sådana ändamål.

Som regeringen konstaterat i avsnitt 7.4 är Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet regelmässigt av allmänt intresse och innefattar i stor utsträckning myndighetsutövning. En stor mängd ärenden handläggs varje dag. Transportstyrelsens uppgift att föra vägtrafikregistret utgör vidare en rättslig förpliktelse. Vägtrafikregistret är dessutom en viktig samhällsresurs varifrån många myndigheter och enskilda dagligen hämtar information. Att det inte sker några avbrott i

Transportstyrelsens ärendehandläggning eller möjlighet att tillhandahålla uppgifter från vägtrafikområdet är enligt regeringens mening ett sådant viktigt allmänintresse som avses i artikel 18.2 i dataskyddsförordningen, som innebär att behandling av personuppgifter får ske även om behandlingen har begränsats. Transportstyrelsen får därmed fortsätta att behandla personuppgifter trots en registrerads bestridande av att personuppgifterna är korrekta (artikel 18.1 a) eller i avvaktan på en intresseavvägning enligt artikel 21.1 i dataskyddsförordningen (artikel 18.1 d).

Ändamålen i vägtrafikdatalagen omfattar både behandling av personuppgifter inom ramen för Transportstyrelsens ärendehandläggning och behandling för att lämna ut uppgifter till andra aktörer. Rätten till begränsning av behandling på grund av att personuppgifterna inte längre behövs för ändamålet med behandlingen (artikel 18.1 c) torde därmed inte få så stor betydelse, särskilt inte i fråga om pågående ärenden. För det fall en sådan situation trots allt skulle uppstå, t.ex. om det finns behov av att behandla uppgifter i ett avslutat ärende för att de har betydelse för ett annat pågående ärende, torde uppgifterna kunna behandlas med stöd av undantaget i artikel 18.2 för behandling som rör ett viktigt allmänt intresse. Att personuppgifter får behandlas genom att lagras framgår direkt av samma artikel. Avslutade ärenden bör därmed kunna bevaras även om behandlingen av personuppgifterna har begränsats.

Vilka personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet styrs till stor del av författningar på vägtrafikområdet. Av vägtrafikdatalagen kommer det vidare att framgå att Transportstyrelsen ska registrera personuppgifter för de primära ändamålen i lagen och att regeringen i föreskrifter kan precisera vilka dessa uppgifter ska vara. I övrigt styrs behandlingen främst av vilka uppgifter som en sökande i ett ärende skickar in till myndigheten. En sådan olaglig behandling av personuppgifter där en begränsning kan krävas enligt artikel 18.1 b bör därmed vara sällsynt.

Även allmänhetens tillgång till allmänna handlingar utgör enligt regeringens uppfattning ett sådant viktigt allmänintresse som gör att personuppgifter kan fortsätta att behandlas trots att behandlingen har begränsats.

Sammanfattningsvis anser regeringen att de undantag som finns i artikel 18.2 i dataskyddsförordningen innebär att Transportstyrelsen kan fortsätta att utföra nödvändig personuppgiftsbehandling även om behandlingen har begränsats. Rätten att göra invändningar mot behandling av personuppgifter enligt artikel 21.1 gäller inte Transportstyrelsens behandling för att registrera uppgifter, eftersom registreringen utgör en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c. Om personuppgifter behandlas i enlighet med de primära och sekundära ändamålen i vägtrafikdatalagen, torde vidare den intresseavvägning som ska göras enligt samma artikel i princip uteslutande utfalla till Transportstyrelsens fördel. Regeringen anser därmed att det saknas behov av att införa ytterligare inskränkningar av rätten till begränsning av behandling och rätten att göra invändningar.

7.20.6 Rätten till dataportabilitet

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda regler om rätten till dataportabilitet.

Utredningen gör ingen motsvarande bedömning.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Dataportabilitet innebär att uppgifter flyttas från ett nätverk till ett annat. Den registrerade har en rätt till dataportabilitet enligt artikel 20 i dataskyddsförordningen. Rätten förutsätter att behandlingen grundar sig på samtycke eller avtal. Personuppgiftsbehandling som regleras i vägtrafikdatalagen sker emellertid regelmässigt med stöd av andra rättsliga grunder, nämligen behandling för att fullgöra en rättslig förpliktelse, utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning (jfr avsnitt 7.4). Vägtrafikdatalagen bör därför inte innehålla några särskilda regler om rätten till dataportabilitet. Det ska ändå påpekas att artikeln är direkt tillämplig om personuppgiftsbehandlingen sker med stöd av samtycke eller avtal.

7.20.7 Rätten att inte bli föremål för automatiserat beslutsfattande

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda bestämmelser om automatiserat beslutsfattande.

Utredningen gör ingen motsvarande bedömning.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: En rätt att motsätta sig automatiskt beslutsfattande fanns tidigare i artikel 15.1 i dataskyddsdirektivet. Artikeln motsvarades i svensk rätt av 29 § PUL.

Enligt artikel 22.1 i dataskyddsförordningen har den registrerade i vissa fall en rätt att inte bli föremål för ett beslut som grundas enbart på automatiserad behandling, inbegripet profilering, om beslutet har rättsliga följder för den registrerade eller på liknande sätt i betydande grad påverkar honom eller henne. Med profilering avses enligt artikel 4.4 ”varje form av automatisk behandling av personuppgifter som består i att dessa personuppgifter används för att bedöma vissa personliga egenskaper hos en fysisk person, i synnerhet för att analysera eller förutsäga denna fysiska persons arbetsprestationer, ekonomiska situation, hälsa, personliga preferenser, intressen, pålitlighet, beteende, vistelseort eller förflyttningar”. Från huvudregeln görs vissa undantag i artikel 22.2. Bland annat ska den inte tillämpas om beslutet tillåts enligt unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av och som fastställer lämpliga åtgärder till skydd för den registrerades rättigheter, friheter och berättigade intressen

(artikel 22.2 b). Beslut får enligt artikel 22.4 grunda sig på känsliga personuppgifter endast om behandlingen sker med stöd av artikel 9.2 a (samtycke) eller 9.2 g (viktigt allmänt intresse) och lämpliga åtgärder som ska skydda den registrerades berättigade intressen har vidtagits. Artikel 22 är direkt tillämplig i medlemsstaterna men med stöd av artikel 23 är det möjligt att i nationell rätt begränsa tillämpningsområdet.

Medan artikel 15.1 i dataskyddsdirektivet och 29 § PUL tar sikte på s.k. profilering gäller dataskyddsförordningen enligt sin lydelse ”beslut som enbart grundas på automatiserad behandling, inbegripet profilering”. Frågan om detta innebär att förordningens reglering har ett annat, bredare, tillämpningsområde än den nuvarande regleringen har bedömts av regeringen i tidigare lagstiftningsärenden (se t.ex. prop. 2017/18:115 s 30 f. och prop. 2017/18:171 s 126 f.). I dessa ärenden har regeringen ansett att det förhållandet att skälen 71 och 73 i dataskyddsförordningen endast tycks behandla beslut grundade på profilering talar för att avsikten med artikel 22 har varit att endast omfatta automatiserade beslut som innefattar profilering. Regeringen finner inte nu skäl att göra en annan bedömning. Även om en annan tolkning av artikel 22.1 skulle göras, dvs. att bestämmelsen också omfattar automatiserat beslutsfattande som inte är profilering, kan det emellertid konstateras att automatiserat beslutsfattande generellt är tillåtet för svenska myndigheter. Av 28 § första stycket förvaltningslagen framgår att ett beslut kan fattas automatiserat. I propositionen En modern och rättssäker förvaltning – ny förvaltningslag (prop. 2016/17:180) uttalar regeringen att detta är ett klargörande av att det inte behövs en reglering i en specialförfattning för att en myndighet ska kunna använda denna beslutsform. Sådana automatiserade beslut som fattas inom den svenska förvaltningen är föremål för de rättssäkerhetsgarantier som uppställs i förvaltningslagen. Utöver de allmänna kraven på legalitet, objektivitet och proportionalitet säkerställs rätten till insyn, krav på kommunikation liksom möjligheten till ändring och rättelse av beslut samt rätten att överklaga beslut som kan antas påverka någons situation på ett inte obetydligt sätt. Genom den förvaltningsrättsliga regleringen är beslutsfattandet omgärdat av sådana skyddsåtgärder (lämpliga åtgärder till skydd för den registrerades rättigheter, friheter och berättigade intressen) som anges i artikel 22.2 b i dataskyddsförordningen. Skulle artikel 22 bedömas vara tillämplig också på annat automatiskt beslutsfattande än profilering kommer det således att finnas författningsstöd även för detta beslutsfattande. För de beslut som grundar sig på känsliga personuppgifter måste det anses utgöra ett sådant viktigt allmänt intresse som omnämns i artikel 22.4 genom hänvisningen till artikel 9.2 g, att Transportstyrelsen kan bedriva sin verksamhet på vägtrafikområdet på ett korrekt, rättssäkert och effektivt sätt. Artikel 22.4 uppställer även krav på att lämpliga åtgärder som ska skydda den registrerades berättigade intressen har vidtagits. Detta är ett krav som får anses rikta sig direkt till den personuppgiftsansvarige och således inte i sig förutsätter några nationella lagstiftningsåtgärder.

Sammanfattningsvis innebär detta att det inte finns skäl att ta in några särskilda bestämmelser i vägtrafikdatalagen med anledning av artikel 22 i dataskyddsförordningen.

7.21 Rättelse av felaktiga uppgifter

7.21.1 Gällande rätt

Regleringen av rättelse och omprövning

Av 11 § LVTR följer att bestämmelsen i PUL om rättelse (28 §) gäller vid behandling av personuppgifter enligt vägtrafikregisterlagstiftningen. Bestämmelsen i 28 § PUL har rubriken ”rättelse”. Med detta menas rättelse i den vidare bemärkelsen korrigering som kan ske genom de alternativa metoderna rättelse, blockering och utplåning. Det är den som ska göra korrigeringen, dvs. den personuppgiftsansvarige, som ska välja mellan alternativen (se prop. 1997/98:44 s. 86). Den registrerades begäran om rättelse kan ske formlöst. Transportstyrelsen har i egenskap av personuppgiftsansvarig myndighet bevisbördan för att en uppgift som är registrerad är korrekt.

Av 18 kap. 6 § FVTR följer att Transportstyrelsen efter omprövning får ändra ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret. En begäran om omprövning ska göras skriftligen och ska ha kommit in till beslutsmyndigheten inom ett år från dagen för beslutet. Beslutsmyndigheten får också på eget initiativ ompröva ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling. En sådan omprövning får ske inom två månader från dagen för beslutet. Ett automatiserat beslut får inte överklagas innan det har omprövats (19 kap. 1 § FVTR). Den enskilde har bevisbördan för de omständigheter som han eller hon åberopar till stöd för sin begäran om omprövning.

Det nuvarande förhållandet mellan omprövningsbestämmelserna i vägtrafikregisterlagstiftningen och rättelse enligt PUL

Frågan om förhållandet mellan omprövningsbestämmelserna i vägtrafikregisterlagstiftningen och bestämmelserna om rättelse i PUL har bl.a. prövats i ett tillsynsärende hos Datainspektionen, DI (se Datainspektionens beslut 2003-04-24 dnr 1719-2002). DI uttalade i ärendet att bestämmelsen om rättelse i 28 § PUL, genom hänvisningen i 11 § LVTR, gäller före bestämmelserna om omprövning i FVTR, eftersom det när det gäller rättelse inte finns några avvikande bestämmelser i vägtrafikregisterlagstiftningen. Med utgångspunkt i DI:s uttalanden i tillsynsbeslutet ändrade Vägverket (som vid tidpunkten för beslutet var personuppgiftsansvarig myndighet) sin praxis på så sätt att en begäran om ändring av registrerade ägaruppgifter aldrig ansågs för sent inkommen, eftersom rättelsemöjligheten enligt PUL saknar tidsgräns. Däremot har Vägverket, och numera Transportstyrelsen, endast undantagsvis utformat besluten i dessa ärenden som ett rättelsebeslut enligt PUL. Bortsett från tidsfristen har normalt sett i stället bestämmelserna om omprövning i FVTR tillämpats.

Uppgift om registrerad fordonsägare

Transportstyrelsen handlägger årligen ca 3 000 ärenden med en begäran om omprövning av registrerade ägaruppgifter. Transportstyrelsen uppskattar att i ca 300–400 av dessa ärenden kommer begäran om omprövning in senare än ett år efter att registreringen gjordes. Det

förekommer också att den tidigare eller den nye ägaren inte bestrider den registrerade ägaruppgiften i sig, men begär att den registrerade dagen för ägarbytet ska ändras.

Ett flertal rättsverkningar är knutna till den som är eller bör vara registrerad som ägare till ett fordon i vägtrafikregistret. Enligt praxis presumeras den registrerade fordonsägaren också vara fordonets verklige ägare. Den registrerade fordonsägaren är bl.a. skattskyldig för fordonsskatt enligt 2 kap. 4 § vägtrafikskattelagen och trängselskatt enligt 8 § lagen om trängselskatt. Som ytterligare exempel kan nämnas att betalningsansvaret för felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgifter åvilar den som äger det felparkerade fordonet vid tiden för överträdelsen. Vidare är den registrerade fordonsägaren skyldig att fullgöra försäkringsplikten i fråga om trafikförsäkring för ett motordrivet fordon enligt trafikskadelagen (1975:1410).

Om ett fordon har bytt ägare ska, enligt 10 kap. 1 § FVTR, den registrerade ägaren och den som förvärvat fordonet anmäla ägarbytet till Transportstyrelsen. Anmälan ska bl.a. innehålla identitetsuppgifter för den som ska registreras som ägare. I de fall där anmälan om ägarbyte i formellt hänseende är fullständig fattas beslut om att registrera ny ägare maskinellt genom automatiserad behandling av uppgifter i vägtrafikregistret i enlighet med 18 kap. 5 § FVTR.

Det är inte Transportstyrelsen som ska avgöra vem som civilrättsligt är rätt ägare till ett fordon. Myndigheten saknar resurser och kompetens att på samma sätt som en allmän domstol ta ställning till t.ex. frågor om den sakrättsliga giltigheten i ett förvärv eller av ett påstått godtrosförvärv. Registreringen har därmed inte någon civilrättslig rättsverkan. Som nämnts ovan har dock Transportstyrelsen i egenskap av personuppgiftsansvarig myndighet bevisbördan för att en uppgift som är registrerad är korrekt. Myndigheten har därmed en viss utredningsskyldighet. Hur långt denna skyldighet sträcker sig får bedömas från fall till fall.

Med utgångspunkt i domstolsavgöranden och Datainspektionens beslut i tillsynsärenden mot den personuppgiftsansvariga myndigheten har en rättstillämpning utvecklats hos först Vägverket och sedan Transportstyrelsen som innebär att om en registrerad ägare visar att han eller hon sannolikt inte har förvärvat ett fordon avregistreras denne som ägare och fordonet registreras åter på den tidigare ägaren, om det inte i utredningen framkommer vem som i stället har förvärvat fordonet. Detta gäller även om den tidigare registrerade ägaren gör sannolikt att han eller hon faktiskt har avyttrat fordonet. Vid bedömningen av om en registrering ska upphävas tas bl.a. hänsyn till hur lång tid som gått mellan registrering och bestridande, om anmälan formellt sett varit fullständig och hur den i övrigt ser ut, t.ex. om uppgifter i anmälan verkar vara ändrade och om namnet på den nye ägaren är rätt stavat. Även de uppgifter som lämnats av den tidigare ägaren om den som han eller hon har sålt fordonet till tas med i bedömningen. Om den tidigare ägaren trots påminnelser inte hörs av under utredningen, kan detta innebära att han eller hon åter blir registrerad som ägare av fordonet. Det är inte helt ovanligt att denne först då hörs av och överklagar beslutet och anger att han eller hon sålt fordonet till just den person som registrerats.

7.21.2 Dataskyddsförordningens bestämmelser

Enligt artikel 16 i dataskyddsförordningen har den registrerade rätt att av den personuppgiftsansvarige utan onödigt dröjsmål få felaktiga personuppgifter rättade. Med beaktande av ändamålet med behandlingen ska den registrerade vidare ha rätt att komplettera ofullständiga personuppgifter, bl.a. genom att tillhandahålla ett kompletterande utlåtande. Enligt artikel 5.1 d gäller därutöver som princip för behandling av personuppgifter att de ska vara korrekta och om nödvändigt uppdaterade och att alla rimliga åtgärder måste vidtas för att säkerställa att personuppgifter som är felaktiga i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas raderas eller rättas utan dröjsmål.

Av artikel 23 i dataskyddsförordningen framgår att rätten till rättelse kan begränsas i unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, om en sådan begränsning sker med respekt för andemeningen i de grundläggande fri- och rättigheterna och utgör en nödvändig och proportionell åtgärd i ett demokratiskt samhälle för att säkerställa vissa i artikeln angivna syften. Ett sådant syfte är andra av unionens eller en medlemsstats viktiga mål av generellt allmänt intresse (punkt 1 e). Ett annat är skydd av den registrerade eller andras rättigheter och friheter (punkt 1 i). Sådana begränsande lagstiftningsåtgärder ska emellertid åtminstone, när så är relevant, uppfylla vissa krav, som framgår av punkt 2 i artikeln.

7.21.3 Anpassning av rättelsereglerna för uppgift om registrerad fordonsägare

Regeringens förslag: I fråga om en personuppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon gäller den registrerades rätt till rättelse i EU:s dataskyddsförordning enbart i den utsträckning som rättelse kan ske utan skada för någon annans rättigheter eller friheter. Innan uppgiften rättas sker ska den som berörs av åtgärden få tillfälle att yttra sig om denne är känd och ett yttrande inte är uppenbart obehövligt.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen föreslår att bestämmelsen om rättelse i PUL ska gälla, förutom i fråga om vem som är registrerad ägare till ett fordon, där i stället bestämmelser om omprövning ska gälla.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker utredningens förslag.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i stort med regeringens. I regeringens förslag har det preciserats att det rör sig om personuppgifter.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* efterfrågar en noggrannare analys av rätten till rättelse enligt dataskyddsförordningen och behovet av inskränkning av den aktuella bestämmelsen. *Transportstyrelsen* välkomnar förslaget, men hade önskat en analys av frågan om rättelse i förhållande till övriga personuppgifter och förhållandet till en eventuell bestämmelse om omprövning.

Skälen för regeringens förslag

Behovet av en ändrad ordning

Den nuvarande ordningen, där både rättelse- och omprövningsinstituten är tillämpliga utan inskränkningar vid en prövning av om de personuppgifter som är registrerade i vägtrafikregistret är riktiga, har skapat tillämpningsproblem. PUL:s bestämmelse om rättelse har i praxis ansetts ha företräde framför bestämmelserna om omprövning av automatiserade beslut i FVTR. Eftersom samma prövning i praktiken görs i ett ärende om rättelse som i ett omprövningsärende har det inneburit att en registrerad fordonsägare har tillförsäkrats en i tid obegränsad rätt att få frågan om vem som ska vara registrerad ägare till fordonet prövad.

Möjligheten att begära rättelse av registreringar som skett långt tillbaka i tiden – och i praktiken få till stånd en omprövning av beslutet – öppnar för manipulationer av registret, eftersom den registrerade ägaren efter lång tid kan bli avförd som ägare under påstående att denne aldrig har ägt fordonet. Detta kan t.ex. utnyttjas av en person som har godtagit att vara registrerad ägare för ett stort antal fordon (s.k. bilmålvakter) för att sedan i efterhand undkomma ansvaret för obetalda skatter och avgifter för fordonen. Transportstyrelsen kan i dessa fall inte alltid bevisa att den som påstår sig aldrig ha ägt fordonet verkligen är eller har varit fordonets civilrättslige ägare. Eftersom uppgift om registrerad fordonsägare alltid ska finnas i registret måste myndigheten utreda ägarförhållandena för samtliga fordon, vilket i vissa fall kan röra sig om flera hundra fordon, och besluta vem som i bilmålvaktens ställe ska vara registrerad som ägare för fordonet. I avsaknad av uppgift om vem som i stället för bilmålvakten har förvärvat fordonet kommer den tidigare registrerade ägaren att återinföras som ägare av fordonet, trots att han eller hon sannolikt har avyttrat fordonet. Den som på så sätt åter registreras som ägare kan komma att i efterhand påföras ansvaret för t.ex. obetalda skatter, felparkeringsavgifter och trafikförsäkringsavgifter. Det kan röra sig om betydande belopp i de fall där återinförandet sker en lång tid efter det att han eller hon en gång har avförts som ägare till fordonet. Fordonet kommer dessutom sannolikt att vara registrerat på denna person fram till dess att fordonet avregistreras. Betalningsansvar för nya skatter och avgifter, t.ex. felparkeringsavgifter, trängselskatter och kontrollavgifter, kan då uppkomma trots att den återinförda tidigare ägaren inte längre förfogar över fordonet.

Mot denna bakgrund anser regeringen att det finns anledning att överväga om en annan ordning än den nuvarande, dock i förhållande till dataskyddsförordningen i stället för till PUL, bör gälla i fråga om personuppgifter om registrerad ägare till ett fordon. I fråga om övriga personuppgifter gäller artikel 16 i dataskyddsförordningen. Dataskyddsförordningen och bestämmelsen om rättelse i vägtrafikdatalagen gäller endast personuppgifter och inte för t.ex. uppgifter om juridiska personer och avlidna (jfr 1 kap. 4 § vägtrafikdatalagen). För det fall en ägaruppgift som avser exempelvis en juridisk person är felaktig gäller i stället bestämmelsen om rättelse i 36 § förvaltningslagen.

Rätten till rättelse bör begränsas

Det är av stor vikt att registrerade personuppgifter hos Transportstyrelsen är korrekta. I fråga om uppgifter om registrerad fordonsägare är behovet särskilt stort, eftersom betydande rättsverkningar är kopplade till den registrerade ägaren. Utgångspunkten är att dataskyddsförordningens bestämmelser om rättelse av personuppgifter ska gälla. Det kan dock finnas situationer där en rättelse skulle kunna orsaka skada för någon annan berörd person än den registrerade. Rätten till rättelse enligt dataskyddsförordningen kan begränsas i nationell rätt om begränsningarna är nödvändiga och proportionella och sker för att säkerställa vissa syften. Ett sådant syfte är att skydda den registrerades eller andras rättigheter och friheter (artikel 23.1 i).

Enligt regeringens uppfattning är det inte rimligt att en person som på ett korrekt sätt har sålt sitt fordon utan begränsning i tid ska behöva stå risken att åter bli registrerad som ägare till fordonet efter att han eller hon har avhänt sig kontrollen över fordonet, med de skyldigheter och ekonomiska konsekvenser som det kan föra med sig. Som framgått ovan kan detta bli fallet t.ex. i en situation då en fordonsmålvakt som registrerats som ägare till ett fordon senare hävdar att han eller hon aldrig har ägt fordonet och det inte går att komma fram till vem fordonet i stället har sålts till. Mot den bakgrunden, och som svar på *Datainspektionens* synpunkt, anser regeringen att det finns behov av att inskränka rätten till rättelse enligt dataskyddsförordningen av uppgift om registrerad fordonsägare. I det enskilda fallet skulle det dock kunna saknas behov av en sådan inskränkning. En generell begränsning av rätten till rättelse kan därför inte anses nödvändig eller proportionell i förhållande till syftet. Rättelse bör således kunna ske, men i fråga om uppgift om registrerad fordonsägare endast under förutsättning att det kan ske utan skada för någon annan än den registrerades rättigheter och friheter. Att den registrerades begäran om rättelse skulle kunna leda till skada för den registrerade själv har regeringen svårt att se. En sådan möjlighet till begränsning i enlighet med artikel 23.1 i föreslås därför inte. Genom de föreslagna begränsningarna och de bestämmelser, om bl.a. ändamål, skyddsåtgärder och bevarande av uppgifter, som i övrigt gäller för behandling av personuppgifter enligt vägtrafikdatalagen bedömer regeringen att den föreslagna bestämmelsen är förenlig med kraven i artikel 23.2 i dataskyddsförordningen.

En rättelse enligt LVTR och PUL förutsätter som utgångspunkt att kommunikation sker inför rättelsen, vilket kan ta en viss tid, medan dataskyddsförordningen kräver att rättelse sker utan onödigt dröjsmål. Med hänsyn till att införande i vägtrafikregistret ofta är förenat med rättsverkningar, bedöms att kommunikation som föregår en rättelse medför ett nödvändigt dröjsmål. Bestämmelser om kommunikation bedöms därför förenliga med dataskyddsförordningen. I vägtrafik-datalagen bör därmed anges att den vars rätt berörs ska ges möjlighet att yttra sig om denne är känd och ett yttrande inte är uppenbart obehövligt. En bestämmelse som innebär att kommunikation inte ska ske om det är uppenbart obehövligt finns även i 25 § förvaltningslagen. Viss vägledning om när det är uppenbart obehövligt med kommunikation torde således kunna hämtas från praxis avseende den bestämmelsen.

I detta sammanhang bör även nämnas förhållandet till den av utredningen föreslagna möjligheten för den registrerade fordonsägaren att begära omprövning av ett beslut senast inom ett år från beslutet eller, om det finns särskilda skäl, under längre tid. En sådan ordning skulle, liksom dagens möjlighet till omprövning enligt FVTR, vara tillämplig parallellt med möjligheten till rättelse under omprövningstiden. Efter att tiden för omprövning har löpt ut kan rättelse ske, men enbart i den utsträckning som det kan ske utan skada för den registrerade eller andras rättigheter eller friheter. Enligt regeringens uppfattning skulle en sådan lösning kunna vara godtagbar.

7.22 Bevarande och gallring

Regeringens förslag: Personuppgifter ska avskiljas när de inte längre behövs i myndighetens löpande verksamhet.

Upplysningsbestämmelser ska införas som anger att regeringen kan meddela ytterligare föreskrifter om säkerhetsåtgärder till skydd för personuppgifter och om gallring av personuppgifter.

Regeringens bedömning: Vidarebehandling av personuppgifter för arkivändamål av allmänt intresse ska enligt EU:s dataskyddsförordning inte anses vara oförenlig med de ursprungliga ändamålen. Någon särskild rättslig grund behöver inte fastställas för sådan vidarebehandling.

Det bör inte införas några särskilda bestämmelser om gallring i vägtrafikdatalagen. Personuppgifter får i enlighet med EU:s dataskyddsförordning bevaras elektroniskt så länge det är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen eller under längre tid om behandlingen sker enbart för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget men föreslår vissa förtydliganden. *Motorhistoriska Riksförbundet* anser att de registrerade uppgifterna ska bevaras.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men har justerats lagtekniskt och språkligt.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* efterfrågar lagreglering gällande säkerhetsåtgärder som tillförsäkrar att behandlingen blir proportionerlig i förhållande till intrånget i den enskildes personliga integritet. *Riksarkivet* anser att det är bra att det inte i lagen införs en rigid gallringsregel och att uppgifter och handlingar överförs till system för bevarande, men framhåller att det är viktigt att Riksarkivet får behålla sin föreskriftsrätt på områdena.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Allmänt om gallring enligt gällande rätt

Varje svensk medborgare har enligt 2 kap. 1 § TF en grundlagsfäst rätt att ta del av allmänna handlingar. En förutsättning för att denna handlingsoffentlighet ska kunna utnyttjas är att handlingar bevaras hos myndigheterna. Redan bestämmelserna i TF kan således sägas medföra en skyldighet för myndigheterna att bevara och ordna allmänna handlingar så att det går att hitta bland dem och att vårda dem så att de inte skingras och förstörs. Enligt 2 kap. 18 § TF ska bestämmelser om hur allmänna handlingar ska bevaras och om gallring av sådana handlingar meddelas i lag. Bestämmelser om myndigheters skyldighet att bevara allmänna handlingar, på vilket sätt bevarande ska ske och gallring finns i arkivlagen (1990:782), arkivförordningen (1991:446) och Riksarkivets föreskrifter (RA-FS och RA-MS). I dessa bestämmelser anges bland annat hur en handling ska framställas, förvaras och skyddas. Där finns också bestämmelser om gallring och avhändande av allmänna handlingar.

Huvudprincipen enligt arkivlagstiftningen är att allmänna handlingar ska bevaras. Det kommer till uttryck i 3 § arkivlagen, som anger att myndigheternas arkiv som huvudregel ska bevaras, hållas ordnade och vårdas så att de tillgodoser rätten att ta del av allmänna handlingar, behovet av information för rättskipningen och förvaltningen samt forskningens behov. Det följer dock av 10 § arkivlagen att allmänna handlingar under vissa förutsättningar får gallras. Med gallring avses att en handling förstörs på ett eller annat sätt. Vanliga pappershandlingar förstörs fysiskt. För elektroniska handlingar innebär gallring vanligtvis att viss information raderas från databäraren. Med gallring menas inte bara att rent faktiskt förstöra en allmän handling eller uppgifter i en sådan handling. Gallring innebär också att vidta åtgärder med en allmän handling som medför förlust av betydelsebärande data, förlust av möjliga sammanställningar, förlust av sökmöjligheter eller förlust av möjligheter att bedöma handlingens autenticitet (RA-FS 1997:4 senast ändrad genom RA-FS 2012:1). Det kan till exempel innebära gallring att skriva ut en elektronisk handling i pappersform och därefter förstöra den elektroniska handlingen. Även om informationen finns kvar på papper kan möjligheten att få fram informationen ha försämrats.

När det gäller gallring är arkivlagens bestämmelser subsidiära i förhållande till annan lagstiftning. Om det finns avvikande bestämmelser om gallring av vissa allmänna handlingar i annan lag eller förordning, har de bestämmelserna företräde (10 § tredje stycket arkivlagen).

Av 14 § arkivförordningen framgår att statliga myndigheter får gallra allmänna handlingar endast i enlighet med föreskrifter eller beslut av Riksarkivet, om inte särskilda gallringsföreskrifter finns i lag eller förordning. Om det i författningar som rör myndigheters behandling av personuppgifter inte finns några särskilda regler om gallring, ska således arkivlagens bestämmelser om bevarande som huvudprincip tillämpas.

Grundprincipen i arkivlagstiftningen är således att allmänna handlingar ska bevaras. Några särskilda hänsyn till vilken risk bevarandet kan medföra ur integritetshänseende ska inte tas. Bestämmelser om gallring föranleds i stället vanligtvis av kostnads- och utrymmesskäl.

Dataskyddsförordningen och dataskyddslagen

Medan utgångspunkten i arkivlagstiftningen är att bevara allmänna handlingar, syftar dataskyddsförordningens bestämmelser, liksom bestämmelserna i PUL, till att säkerställa fysiska personers rätt till skydd av personuppgifter. Vid all personuppgiftsbehandling gäller enligt artikel 5.1 e i dataskyddsförordningen principen om lagringsminimering. Principen innebär att personuppgifter som huvudregel inte får förvaras i en form som möjliggör identifiering av den registrerade under en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka personuppgifterna behandlas. Samma princip gällde enligt artikel 6.1 e i dataskyddsdirektivet, som genomfördes i 9 § första stycket i PUL. Huvudregeln har alltså inte ändrats. Personuppgifter får dock lagras under längre perioder i den mån uppgifterna enbart behandlas för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål. Den förlängda bevarandetiden gäller under förutsättning att lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder vidtas i enlighet med kraven i artikel 89.1. I artikel 89.1 anges att behandling av personuppgifter för arkivändamål av allmänt intresse ska omfattas av lämpliga skyddsåtgärder för den registrerades rättigheter och friheter. Dessa skyddsåtgärder ska säkerställa att tekniska och organisatoriska åtgärder har införts för att se till att särskilt principen om uppgiftsminimering iakttas. Vidare gäller enligt artikel 6.2 i dataskyddsförordningen att specifika nationella bestämmelser för att anpassa tillämpningen av förordningens bestämmelser och för att säkerställa en laglig och rättvis behandling får införas när behandlingen grundar sig på en rättslig förpliktelse, en arbetsuppgift av allmänt intresse eller myndighetsutövning. Vid sådan behandling av personuppgifter gäller även enligt artikel 6.3 att särskilda nationella bestämmelser om bl.a. lagringstid är tillåtna för att anpassa tillämpningen av förordningens bestämmelser.

Begreppet arkivändamål av allmänt intresse definieras inte i dataskyddsförordningen. I dataskyddsdirektivet används begreppet historiska ändamål. Det är oklart om någon skillnad i innebörd är avsedd. Den närmare innebörden av begreppet arkivändamål av allmänt intresse får därför klargöras i rättstillämpningen, särskilt i förhållande till begreppet historiska forskningsändamål som i dataskyddsförordningen ofta används i samma bestämmelser. Här bör även nämnas att regeringen har beslutat att ge en särskild utredare i uppdrag att göra en bred översyn av arkivområdet. Det övergripande syftet är att säkerställa samhällets tillgång till allmänna handlingar både nu och i framtiden (dir. 2017:106).

Regeringen har i propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 110) anfört att det står klart att den behandling av personuppgifter som utförs för att uppfylla de krav som ställs i arkivlagen och anslutande föreskrifter måste anses ske för arkivändamål av allmänt intresse. Däremot anser regeringen att behandling av personuppgifter som utförs för att uppfylla krav på bevarande för andra syften, såsom exempelvis kravet på arkivering av räkenskapsinformation enligt bokföringslagen (1999:1078), inte utgör behandling för arkivändamål av allmänt intresse. Det är dock en annan sak att det, när kravet på bevarande för andra syften inte längre kvarstår, kan finnas skäl att bevara även sådan information för

arkivändamål av allmänt intresse, t.ex. för att arkivlagen kräver det. Regeringen konstaterar vidare i propositionen att den behandling av personuppgifter som myndigheter och andra utför när de i enlighet med föreskrifter om arkiv arkiverar sina handlingar utgör en vidarebehandling som sker för arkivändamål av allmänt intresse. Behandlingen ska därmed enligt artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen inte anses som oförenlig med de ursprungliga ändamålen. Det krävs då inte någon annan rättslig grund än den med stöd av vilken insamlingen av personuppgifter medgavs (skäl 50).

Av 3 kap. 6 § dataskyddslagen framgår vidare att känsliga personuppgifter får behandlas om behandlingen är nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna följa föreskrifter om arkiv. Bestämmelsen förtydligar bl.a. att dataskyddsförordningen och dataskyddslagen inte hindrar att allmänna handlingar arkiveras och bevaras eller att arkivmaterial tas om hand av en arkivmyndighet (se prop. 2017/18:105 s. 115 f.).

I fråga om offentlighetsprincipen konstaterar regeringen att dataskyddsförordningen inte hindrar att det nuvarande synsättet, att arkivlagstiftningen har företräde framför PUL, bibehålls, dock nu i förhållande till dataskyddsförordningen. Tvärtom säkerställs offentlighetsprincipens ställning genom artikel 86 i förordningen som anger att personuppgifter i allmänna handlingar får lämnas ut i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt, för att jämka samman allmänhetens rätt att få tillgång till allmänna handlingar med rätten till skydd av personuppgifter i enlighet med förordningen (se prop. 2017/18:105 s. 116).

Gallringsbestämmelser som gäller i dag i verksamheten

LVTR innehåller inte några särskilda bestämmelser om bevarande och gallring av uppgifter. I stället har regeringen bemyndigats att, till skydd för den enskildes integritet, meddela föreskrifter om begränsning av rätten att bevara uppgifter. Med stöd av bemyndigandet har bestämmelser om gallring av uppgifter i vägtrafikregistret förts in i FVTR. Gallringsbestämmelserna gäller dock endast i den mån inte Riksarkivet har meddelat föreskrifter om att uppgifter ska gallras vid en annan tidpunkt eller att uppgifter ska bevaras. Riksarkivet har utfärdat myndighetsspecifika föreskrifter om återlämnande och gallring hos Transportstyrelsen (RA-MS 2013:12). Regeringen och Riksarkivet har således meddelat föreskrifter som innebär undantag från huvudregeln att allmänna handlingar ska bevaras. I den mån inte särskilda gallringsbestämmelser kan åberopas gäller dock arkivlagens bestämmelser om bevarande och gallring för Transportstyrelsens verksamhet.

Rättslig grund

Som angetts ovan har regeringen i propositionen Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105) bedömt att den behandling av personuppgifter som myndigheter och andra organ utför när de som en följd av arkivlagens bestämmelser arkiverar sina allmänna handlingar utgör en vidarebehandling som sker för arkivändamål av allmänt intresse. Behandlingen

ska därmed enligt artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen inte anses som oförenlig med de ursprungliga ändamålen, och det krävs därför inte någon annan separat rättslig grund än den med stöd av vilken insamlingen av personuppgifter medgavs.

Personuppgifter som inte är allmänna handlingar

För personuppgifter som inte är allmänna handlingar gällde tidigare bestämmelserna i 9 § första stycket i och tredje stycket PUL. Av de bestämmelserna följde att personuppgifter som huvudregel inte fick bevaras längre tid än vad som var nödvändigt med hänsyn till de ändamål för vilka uppgifterna behandlades. Det medförde bland annat att personuppgifter i minnesanteckningar eller utkast till beslut eller skrivelser som behandlades av en tjänsteman i ett ordbehandlingsprogram och som inte hade tagits om hand för arkivering skulle tas bort ur systemet eller avidentifieras när de inte längre behövdes för sitt ändamål.

En motsvarande, direkt tillämplig, bestämmelse finns nu i artikel 5.1 e i dataskyddsförordningen.

Manuellt behandlade personuppgifter i allmänna handlingar

För personuppgifter i allmänna handlingar som behandlas manuellt gäller i dag att de som huvudregel ska bevaras. Gallring får dock ske om det finns stöd för det i föreskrifter eller beslut av Riksarkivet. För Transportstyrelsen gäller till exempel Riksarkivets föreskrifter och allmänna råd om gallring av handlingar av tillfällig eller ringa betydelse (RA-FS 1991:6, ändrad 1997:6 och 2012:2) och Riksarkivets föreskrifter om återlämnande och gallring hos Transportstyrelsen (RA-MS 2013:12). Enligt regeringens mening finns det inte någon anledning att ändra på den ordningen.

Automatiserat behandlade personuppgifter i allmänna handlingar

Dagens teknik medför att en i princip obegränsad mängd personuppgifter kan bevaras elektroniskt hos myndigheterna. Ett elektroniskt bevarande ökar möjligheten att på ett enkelt sätt söka och sammanställa uppgifter, något som också kan öka risken för integritetsintrång. En metod att minska integritetskänsligheten är att se till att uppgifter som inte längre behövs i en myndighets verksamhet gallras ur myndighetens datasystem. För detta krävs särskilda bestämmelser om gallring av uppgifter i myndighetens verksamhet.

Som utredningen anför finns det omständigheter som talar för att, liksom enligt nuvarande vägtrafikregisterlagstiftning, införa särskilda bestämmelser om gallring i den nya vägtrafikdatalagstiftningen. I Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet behandlas en omfattande mängd personuppgifter som avser ett stort antal personer. Behandlingen sker i flera fall utan den enskildes samtycke och personuppgifterna används vid myndighetsutövning gentemot enskilda personer. Vissa av de personuppgifter som behandlas utgör känsliga personuppgifter. Det finns också personuppgifter som inte hör till denna kategori, men ändå kan uppfattas som integritetskänsliga. Som exempel

kan nämnas uppgifter om enskildas ekonomiska förhållanden, överträdelser och registrerade fordonspassager vid vissa platser.

I syfte att minska risken för integritetsintrång har utredningen övervägt att föreslå att personuppgifter som behandlas automatiserat som huvudregel ska gallras då de inte längre behövs i verksamheten, dock senast efter ett visst antal år. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skulle i ett sådant system ges rätt att föreskriva såväl kortare gallringsfrister som undantag från gallring med hänsyn till verksamhetens behov eller för arkivändamål. Utredningen har dock kommit fram till att det vore olyckligt med en sådan huvudregel, särskilt med hänsyn till behovet av att bevara uppgifter för forskningsändamål och utvärderingar. I stället talar enligt utredningen starka skäl för att behålla dagens system, med vissa särskilda bestämmelser om gallring, i den nya vägtrafikdatalagstiftningen.

Det finns även omständigheter som talar för bevarande av uppgifter som huvudregel. När det gäller personuppgifter som behandlas i ett ärende finns det i allmänhet ett stort intresse av att uppgifterna bevaras, eftersom behovet av insyn och tillsyn är stort där. Enskilda har intressen att bevaka i många av de ärendetyper som handläggs av Transportstyrelsen och betydelsen av insyn är därför framträdande. Till det kommer att handläggningen av ärenden innebär myndighetsutövning mot enskild, vilket gör att det finns ett betydande behov av tillsyn. Vid Transportstyrelsens handläggning av bl.a. tillsynsärenden torde myndigheten ofta ha behov av att ta fram uppgifter från tidigare ärenden. En alltför omfattande gallring av Transportstyrelsens handlingar skulle minska möjligheterna till insyn för de registrerade och möjligheterna för myndigheten att använda uppgifter från tidigare ärenden.

Vidare talar allmänhetens intresse av insyn i verksamheten för att bevarande bör vara utgångspunkten. Möjligheten för till exempel forskare eller journalister att granska transportverksamheten på vägtrafikområdet skulle minska avsevärt om personuppgifter i elektroniska handlingar som utgångspunkt ska gallras. Som *Motorhistoriska Riksförbundet* påpekat kan även motorhistoriska skäl tala mot gallring som huvudregel.

Mot denna bakgrund gör regeringen liksom utredningen bedömningen att den nuvarande ordningen bör fortsätta att gälla. Någon generell gallringsbestämmelse bör således inte föras in i lagen. Ur ett integritetsperspektiv finns det dock, som också utredningen anser, behov av specifika gallringsregler i vissa fall. I varje enskilt fall får då göras en avvägning mellan integritets- och offentlighetsintresset. Enligt regeringen görs en sådan intresseavvägning lämpligen, liksom i dag, i föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen har således inte för avsikt att inskränka *Riksarkivets* föreskriftsrätt på området. En upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela närmare föreskrifter om gallring av personuppgifter bör därför införas i vägtrafikdatalagen. Sådana nationella bestämmelser om lagringstid är tillåtna enligt artikel 6.2 och 6.3 i dataskyddsförordningen, eftersom behandlingen grundar sig på en rättslig förpliktelse, en uppgift av allmänt intresse eller myndighetsutövning.

Avskiljande av inaktuella personuppgifter

Regeringens förslag om att arkivlagens bestämmelser om bevarande och gallring som huvudregel ska gälla för personuppgifter som behandlas automatiserat innebär ett behov av att överväga särskilda regler som säkerställer att uppgifter som inte längre behövs i verksamheten bevaras i myndigheternas datasystem på ett sätt som gör att de inte finns tillgängliga för myndighetens samtliga handläggare. Det är en stor mängd uppgifter som behandlas för de olika ändamålen inom verksamheterna fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn och uppgifterna är ofta tillgängliga för många anställda på Transportstyrelsen. Regeringen anser därför liksom utredningen att de uppgifter som inte längre är nödvändiga för den löpande verksamheten, t.ex. för att handläggningen av ett ärende har avslutats, ska avskiljas och inte längre vara tillgängliga för all den personal som arbetar i sådan verksamhet.

Utredningen föreslår att endast ett fåtal anställda, främst tjänstemän vid Transportstyrelsens arkiv, ska ha direkt tillgång till de avskilda uppgifterna. Dessa personer kan i sin tur se till att handläggare eller beslutsfattare som har behov av att vid handläggning av nya ärenden behandla redan avskilda uppgifter får sådan tillgång. I avsnitt 7.17 föreslås en allmän bestämmelse om att den personuppgiftsansvariga myndigheten ska begränsa den interna åtkomsten av personuppgifter till det som var och en behöver för att fullgöra sina arbetsuppgifter. Utan särreglering blir den bestämmelsen tillämplig även på den interna åtkomsten till avskilda uppgifter. Eftersom regeringen menar att samma krav på behov bör gälla för att en tjänsteman ska få tillgång till avskilda uppgifter behövs inte någon särskild begränsningsbestämmelse av åtkomsten till uppgifter i bestämmelsen om avskiljande. Det är en annan sak att det sannolikt ofta är en betydligt snävare krets av tjänstemän som kommer att bedömas ha behov av att få tillgång till avskilda personuppgifter.

Regleringen som rör avskiljande bör vara allmänt hållen. Hur avskiljandet ska göras bör den personuppgiftsansvarige själv få bestämma. Det får dock inte innebära informationsförlust av något slag. En metod är att uppgifterna avställs t.ex. till Transportstyrelsens e-arkiv. Vidare bör det överlämnas till Transportstyrelsen att bedöma när personuppgifterna ska avskiljas och att utarbeta regler och rutiner för detta. Det torde inte vara ovanligt att uppgifter som inte längre är av betydelse för Transportstyrelsens handläggning och därmed ska avskiljas är av betydelse för andra myndigheters ärendehandläggning. Det bör därför inte finnas något hinder mot att avskilda uppgifter omfattas av direktåtkomst eller utlämnande på annat sätt. Det kan finnas behov för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avskiljande av personuppgifter, varför en upplysningsbestämmelse om detta bör införas i vägtrafikdatalagen. Som *Riksarkivet* påpekat finns bestämmelser om bl.a. överföring av uppgifter till system för bevarande i Riksarkivets föreskrifter (RA-FS 2009:1) och allmänna råd om elektroniska handlingar (upptagningar för automatiserad behandling).

Upplysningsbestämmelse om säkerhetsåtgärder

Kapitel IV i dataskyddsförordningen innehåller bestämmelser om skyldigheter för personuppgiftsansvariga och personuppgiftsbiträden att vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa att kraven i förordningen uppfylls och att den registrerades rättigheter skyddas. *Datainspektionen* efterfrågar lagreglering i fråga om säkerhetsåtgärder som tillförsäkrar att behandlingen blir proportionerlig i förhållande till det integritetsintrång som den kan innebära för den enskilde. Avskiljande av inaktuella personuppgifter som behandlas ovan är exempel på en sådan säkerhetsåtgärd som avses i dataskyddsförordningen. Även skyldigheten för den personuppgiftsansvarige att begränsa tillgången till personuppgifter till det som var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter utgör en sådan åtgärd (se avsnitt 7.17). Vägtrafikdatalagen kommer således att innehålla lagreglering rörande säkerhetsåtgärder. Det kan dock även finnas behov för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om säkerhetsåtgärder till skydd för personuppgifter. En upplysningsbestämmelse om att sådana föreskrifter kan meddelas bör enligt regeringen införas i vägtrafikdatalagen.

7.23 Rättsmedel och skadestånd

Regeringens bedömning: Vägtrafikdatalagen bör inte innehålla några särskilda bestämmelser om skadestånd eller överklagande.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens bedömning. I utredningens förslag anges att överklagande av beslut om rättelse eller information ska ske till Förvaltningsrätten i Karlstad. I fråga om uppgift om registrerad fordonsägare föreslås särskilda bestämmelser om skadestånd.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Nedre Norrland* anser att utredningens förslag i praktiken inte innebär något egentligt skadeståndsrättsligt skydd när en person felaktigt har registrerats som fordonsägare. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget, men anser att det bör övervägas om förslaget till bestämmelse om skadestånd i fråga om uppgift om registrerad fordonsägare är förenligt med dataskyddsdirektivet.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. I utkastet till lagrådsremiss föreslås att beslut enligt vägtrafikdatalagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* saknar överväganden kring om inskränkningen i möjligheten att få uppgifter om registrerad fordonsägare rättade får betydelse för frågan om skadestånd enligt dataskyddsförordningen.

Skälen för regeringens bedömning

Överklagande

Enligt 34 § LVTR får ett beslut enligt den lagen, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller om rättelse eller information enligt PUL, överklagas hos Förvaltningsrätten i Karlstad om inte något annat följer av andra föreskrifter.

I kapitel VIII i dataskyddsförordningen finns bestämmelser om bl.a. rättsmedel. Bestämmelserna är mer omfattande än den tidigare regleringen i dataskyddsdirektivet och innefattar bl.a. enligt artikel 77 en rätt för varje registrerad som anser att personuppgiftsbehandling som avser honom eller henne strider mot förordningen att lämna in klagomål till en tillsynsmyndighet. Artikel 78 ger varje fysisk eller juridisk person rätt till ett effektivt rättsmedel mot ett rättsligt bindande beslut rörande dem som har meddelats av en tillsynsmyndighet. En registrerad ska vidare enligt artikel 79 i dataskyddsförordningen ha rätt till ett effektivt rättsmedel mot en personuppgiftsansvarig eller ett personuppgiftsbiträde. Någon närmare beskrivning av innebörden av begreppet effektivt rättsmedel finns inte i dataskyddsförordningen.

Bestämmelser om rätten att överklaga beslut som en personuppgiftsansvarig myndighet meddelar med anledning av att en registrerad utövar sina rättigheter enligt kapitel III i dataskyddsförordningen finns i 7 kap. 2 § dataskyddslagen. De rättigheter som kan föranleda överklagbara beslut rör information (artikel 12.5), tillgång till personuppgifter (artikel 15), rättelse (artikel 16), radering (artikel 17), begränsning (artikel 18), underrättelse till tredje man om rättelse, radering eller begränsning (artikel 19), dataportabilitet (artikel 20) och invändningar (artikel 21). Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Andra beslut av den personuppgiftsansvariga myndigheten får inte överklagas. Överklagandebestämmelserna i dataskyddslagen är generellt tillämpliga och omfattar även sådana beslut om rättelse där rättelsebestämmelsen i vägtrafikdatalagen har beaktats. Ett beslut att neka en enskild rätt till rättelse enligt artikel 16 i dataskyddsförordningen med stöd av bestämmelsen i 2 kap. 19 § vägtrafikdatalagen kommer alltså att kunna överklagas enligt dataskyddslagens överklagandebestämmelser. Dataskyddslagens överklagandebestämmelser tar inte sikte på sådana interna eller administrativa beslut som inte berör den enskilde direkt. Mot den bakgrunden finns det inte något behov av bestämmelser i vägtrafikdatalagen som begränsar rätten att överklaga eller andra särskilda överklagandebestämmelser rörande beslut som avser den enskildes rättigheter enligt kapitel III i dataskyddsförordningen.

Beslut om direktåtkomst till personuppgifter hos Transportstyrelsen kan fattas med stöd av vägtrafikdatalagen. Sådana beslut kan överklagas enligt 34 § LVTR. Regeringen har dock i andra sammanhang uttalat att beslut som kan betecknas som interna eller administrativa och som inte direkt berör den enskilde inte ska kunna överklagas, se t.ex. propositionen Domstolsdatalag (prop. 2014/15:148 s. 93 f.). Som exempel på ett sådant beslut nämns i propositionen ett beslut att inte medge direktåtkomst. Till skillnad från bedömningen i utkastet till lagrådsremiss anser regeringen att motsvarande ordning bör gälla för beslut att inte medge direktåtkomst enligt vägtrafikdatalagen. Sådana

beslut har inte den betydelsen för enskilda att de bör kunna överklagas. De aktuella besluten omfattas av överklagandeförbudet i dataskyddslagen och det behövs därför ingen särskild reglering i vägtrafikdatalagen.

Sammanfattningsvis bör således vägtrafikdatalagen inte innehålla några bestämmelser om överklagande.

Skadestånd

Enligt 11 § LVTR gäller bestämmelsen om skadestånd i 48 § PUL även vid behandling av personuppgifter som sker enligt vägtrafikregisterlagstiftningen.

Skadeståndsbestämmelsen i 48 § PUL ersätts av artikel 82 i dataskyddsförordningen. Varje person som har lidit materiell eller immateriell skada till följd av en överträdelse av förordningen har enligt artikel 82 rätt till ersättning av den personuppgiftsansvarige eller personuppgiftsbiträdet för den uppkomna skadan. Bestämmelsen i artikel 82 är direkt tillämplig och omfattar enligt skäl 146 till förordningen även behandling som sker med stöd av nationell rätt som närmare specificerar förordningens bestämmelser, t.ex. vägtrafikdatalagen. I 7 kap. 1 § dataskyddslagen tydliggörs att rätten till ersättning enligt förordningen gäller även vid överträdelser av dataskyddslagen och andra föreskrifter som kompletterar dataskyddsförordningen (prop. 2017/18:105 s. 148 f.).

Hänvisningen i dataskyddslagen till dataskyddsförordningens skadeståndsbestämmelse kan dock inte anses avse annat än skada som uppkommer vid sådan behandling av personuppgifter som omfattas av dataskyddsförordningen. Som regeringen tidigare har konstaterat, se t.ex. propositionen Dataskydd inom Socialdepartementets verksamhetsområde – en anpassning till EU:s dataskyddsförordning (prop. 2017/18:171 s. 149) blir således, i den utsträckning en författning har bestämmelser om både sådan behandling och annat, inte överträdelser av dessa andra bestämmelser förknippade med skadeståndsskyldighet enligt dataskyddsregleringen.

Som framgår av avsnitt 7.2 föreslås vägtrafikdatalagen ha ett vidare tillämpningsområde än dataskyddsförordningen och dataskyddslagen, på så sätt att vissa bestämmelser i lagen ska gälla även vid behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna. Någon rätt till skadestånd i dessa fall finns inte i dag enligt LVTR. Enligt regeringens uppfattning har det inte framkommit några skäl att ändra på detta.

Sammanfattningsvis gör regeringen bedömningen att det inte behöver införas någon hänvisning till dataskyddsförordningens bestämmelser om skadestånd i vägtrafikdatalagen. Hur bestämmelsen om skadestånd i dataskyddsförordningen ska tillämpas i olika situationer då rättelse av personuppgifter aktualiseras, som *Transportstyrelsen* tagit upp, får överlämnas till rättstillämpningen att bedöma.

7.24 Avgifter

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att bemyndigandet även måste omfatta ärendehandläggning.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsens verksamhet är i huvudsak avgiftsfinansierad. Liksom LVTR bör därmed även den nya vägtrafikdatalagen innehålla ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter enligt den lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgifterna bör avse den registrering som ska ske enligt lagen. Som *Transportstyrelsen* har påpekat kommer avgifter även att behöva tas ut för det som avses med ärendehandläggning, t.ex. avseende prövning av ansökningar om direktåtkomst och registerutdrag. Bemyndigandet bör därmed avse även sådana avgifter.

8 Lagen om fordons registrering och användning

8.1 Registrering och användning av fordon

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i lagen om vägtrafikregister om registrering och brukande av fordon ska med nödvändiga förändringar föras över till lagen om fordons registrering och användning.

Undantag från registreringsplikten ska även göras för amatörbyggda eller ombyggda fordon som provkörs inför ett enskilt godkännande av den som Transportstyrelsen särskilt har förordnat att utföra sådan provkörning.

Det ska finnas en hänvisning till vägtrafikdatalagen i fråga om vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår inte något undantag för provkörning av amatörbyggda eller ombyggda fordon inför ett enskilt godkännande.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har inga invändningar mot en uppdelning i två lagar, men anser att frågan om huruvida bestämmelser om fordons registrering ska föras in i en ny eller en befintlig lag inte är

tillräckligt utredd. *Datainspektionen, Pliktverket, Trafikanalys* och *Motorhistoriska Riksförbundet* tillstyrker förslaget till ny författningsstruktur.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens. Utkastet till lagrådsremiss innehåller inte något undantag för provkörning av amatörbyggda eller ombyggda fordon inför ett enskilt godkännande.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg, Trafikanalys, BilSweden, Motorbranschens Riksförbund (MRF)* och *Svenska Bankföreningen* tillstyrker förslagen. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslagen men anser att bestämmelserna behöver ses över språkligt och föreslår ett tillägg avseende provkörning inför enskilt godkännande i 6 § 7. *Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Karlstad, Förvaltningsrätten i Stockholm, Migrationsverket, Polismyndigheten, Riksarkivet, Riksdagens ombudsmän (JO), Skatteverket, Tullverket, Åklagarmyndigheten* och *Motormännens Riksförbund* är antingen positiva till eller har inget att invända mot förslagen. *Försvarsmakten, Försäkringskassan, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Statens Energimyndighet, Säkerhetspolisen, Trafikverket, Östersunds tingsrätt* och *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* har inga synpunkter på förslagen. *Motorhistoriska Riksförbundet* föreslår två tillägg i 6 och 10 §§. *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* är positiva till förslagen, men anser att registreringsplikt bör införas för entreprenadmaskiner.

Skälen för regeringens förslag

Lagens innehåll

Som framgår av avsnitt 6 bör nu gällande LVTR delas upp i två nya lagar. De nu gällande bestämmelserna som rör frågor om fordons registrering och användning bör föras över till lagen om fordons registrering och användning. Lagens tillämpningsområde bör begränsas till att endast reglera registreringsplikten för motorfordon och släpfordon och därmed sammanhängande frågor. Vilka uppgifter som ska registreras när det finns förutsättningar för detta regleras i vägtrafikdatalagen. Regeringen anser att det för tydlighetens skull bör finnas en uttrycklig hänvisning i lagen till vägtrafikdatalagen.

Registreringsplikt

Det ingick inte i utredningens uppdrag att göra några materiella förändringar i de bestämmelser som gäller förutsättningarna för fordons registrering och användning. Eftersom några sådana förslag därmed inte har lämnats bör de särskilda bestämmelserna om registreringsplikt för motordrivna fordon och släpfordon och användning av sådana fordon i 12–17 §§ LVTR föras över i sak oförändrade till 5–10 §§ lagen om fordons registrering och användning (jfr prop. 2000/01:95 s. 57–63). Som *Transportstyrelsen* har framfört godkänns dock som huvudregel inte amatörbyggda fordon längre genom registreringsbesiktning, utan genom enskilt godkännande, jfr 4 kap. 2 § FoF. Även ombyggda fordon skulle

troligen i vissa fall kunna godkännas genom enskilt godkännande (jfr 4 kap. 2 och 4 §§ FoF). Att formerna för godkännande av dessa fordon har utökats innebär att detsamma gäller för behovet av provkörning inför godkännandet. Provkörning av den som Transportstyrelsen har förordnat att utföra sådan körning bör alltså kunna ske även inför ett enskilt godkännande. Ett tillägg där detta framgår bör därför göras i bestämmelsen om undantag från registreringsplikten i 6 § 7 i den nya lagen. I enlighet med Transportstyrelsens synpunkt har bestämmelserna även setts över språkligt. *Motorhistoriska Riksförbundets* förslag till tillägg i 6 och 10 §§ och *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningens förslag om registreringsplikt för entreprenadmaskiner* saknar beredningsunderlag och kan därför inte behandlas i detta lagstiftningsärende.

Utgångspunkten är att registrering i vägtrafikregistret är en förutsättning för att få använda ett fordon i trafik i Sverige. Härifrån görs ett antal undantag som är nödvändiga för att fordonsägaren eller någon annan i en viss situation ska kunna använda fordon som inte är registrerade. Undantag medges av mycket varierande skäl. Gemensamt för användningen av oregistrerade fordon är dock att det är fråga om en inskränkt användning eller att fordonet används endast under en begränsad tid.

Vissa undantag är betingade av att det är nödvändigt av trafiksäkerhetsskäl att få använda fordonet tillfälligt för kontroll av funktionen. Andra betingas av att fordonet endast används inom ett område med begränsad trafik. Även ett fordon som är registrerat i ett annat land än Sverige får användas här under en begränsad tid under vissa förutsättningar. Ett avställt fordon får i princip inte användas annat än då något undantag från registreringsplikten är tillämpligt. Liksom tidigare får fordon som tillverkas här för export liksom fordon som någon yrkesmässigt transporterar, handlar med eller utför fordonstester med användas av den som innehar en saluvagnslicens för kortare färd utan att träffas av ett registreringstvång, jfr avsnitt 8.2.2. Det finns också möjlighet att använda ett fordon med stöd av en tillfällig registrering i samband med att fordonet förs in i eller ut ur landet, jfr avsnitt 8.2.3.

Saluvagnslicens

Bestämmelserna om saluvagnslicens i 18–20 §§ LVTR bör i sak oförändrade föras över till 11–14 §§ lagen om fordons registrering och användning (jfr prop. 2000/01:95 s. 63–66).

Användning av fordon med stöd av en saluvagnslicens utgör en särskild form av tillfällig användning av oregistrerade eller avställda fordon. Med stöd av en saluvagnslicens får vissa fordon som inte är registrerade eller som är avställda användas för särskilt angivna ändamål. Det gäller fordon som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med eller som licenshavaren utför fordonstester med. Fordonen får användas bl.a. för provkörning i samband med tillverkning eller reparation, för testkörning, för färd kortaste lämpliga väg till en plats för testkörning eller för körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning. Bestämmelserna har bl.a. kommit till för att underlätta bilhandelns hantering av fordon som de har i lager, vilka till

största delen brukar vara oregistrerade eller avställda. För att tillfälligt kunna köra sådana fordon kan bilhandlaren ha en saluvagnslicens, som gäller generellt för denna hantering och alltså inte är knuten till ett visst fordon. Ett fordon som används med stöd av en saluvagnslicens ska vara försett med en saluvagnsskylt.

Saluvagnslicens kan meddelas den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller släpfordon eller som yrkesmässigt tillverkar fordonskomponenter. Saluvagnslicens kan också meddelas bl.a. den som inte har sitt hemvist i Sverige och som tillfälligt för in fordon i Sverige för testkörning och den som på uppdrag yrkesmässigt utför sådan testkörning. Licens får dock inte meddelas om det skäligen kan antas att den kommer att missbrukas eller om det finns något annat särskilt skäl mot att den meddelas. En saluvagnslicens kan återkallas om den inte har utnyttjats under de senaste tolv månaderna, om saluvagnsskatten inte har betalats, om licensen har utnyttjats i strid med bestämmelserna om sådan licens eller om licenshavaren på något annat sätt har visat sig olämplig eller det annars finns någon särskild anledning att återkalla licensen.

En saluvagnslicens gäller tills vidare, men kan begränsas till viss tid om det finns särskilda skäl. Möjligheten att få en tidsbegränsad licens infördes för att underlätta för nystartade företag att etablera sig i bilbranschen (se prop. 2005/06:108 s. 11 f.). Det ställs förhållandevis stränga krav på den som ansöker om saluvagnslicens att visa att kravet på yrkesmässighet är uppfyllt. Bland annat krävs att sökanden uppger hur stor försäljningen av fordon har varit under de senaste tolv månaderna och hur försäljningen kan uppskattas under de kommande tolv månaderna. Dessa krav innebar att det var svårt för ett nystartat företag att få saluvagnslicens, trots att verksamheten var seriös. Bestämmelserna kunde därför motverka nyetableringar och därmed uppfattas som konkurrenshämmande. För att underlätta för nystartade företag att etablera sig i bilbranschen infördes därför en möjlighet att bevilja en tidsbegränsad saluvagnslicens, om det fanns särskilda skäl. Som exempel på ett sådant särskilt skäl angavs att sökanden inte kunde ange någon försäljning de senaste tolv månaderna. Under förutsättning att övriga krav för att få licens var uppfyllda gav denna ordning sökanden viss tid på sig att komma igång med verksamheten. När en tidsbegränsad saluvagnslicens löpte ut var det licenshavaren som på sedvanligt sätt skulle ansöka om en permanent saluvagnslicens, och då redovisa hur många fordon som sålts i verksamheten. I förarbetena framhölls att kravet på yrkesmässighet i sig borde finnas kvar även för tidsbegränsade saluvagnslicenser. Normalt borde det därmed kunna krävas att sökanden exempelvis har lokaler där verksamheten bedrivs och att det finns en utställningslokal eller motsvarande.

Tillfällig registrering

Bestämmelserna om tillfällig registrering i 21–28 §§ LVTR bör i sak oförändrade föras över till 15–22 §§ lagen om fordons registrering och användning (jfr prop. 2000/01:95 s. 66–73).

Ett motordrivet fordon eller ett släpfordon får registreras tillfälligt under en begränsad tid under vissa förutsättningar. Tillfällig registrering

kan meddelas exempelvis vid privatimport, export eller tillfällig testkörning av fordon. Förutsättningarna för att meddela tillfällig registrering skiljer sig åt beroende på om fordonet är avsett att användas stadigvarande i Sverige, och därmed så småningom registreras i vägtrafikregistret enligt det ordinära förfarandet, eller inte. Även giltigheten av den tillfälliga registreringen är beroende av detta. Ett fordon som har varit tillfälligt registrerat får registreras tillfälligt på nytt först tolv månader efter att den första perioden av tillfällig registrering har upphört.

Ett tillfälligt registrerat fordon som inte senare ska registreras i vägtrafikregistret för att stadigvarande användas i Sverige, får användas utan annan inskränkning än att det inte får användas i yrkesmässig trafik eller taxitrafik.

Ett tillfälligt registrerat fordon som förs in till Sverige för att stadigvarande användas här, och som därmed senare ska registreras i vägtrafikregistret, får användas i Sverige med vissa inskränkningar. Ett fordon som förs in från ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och har en giltig registrering i det landet som innebär att det får användas obegränsat får, även innan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning, användas i Sverige utan inskränkning. För andra fordon, dvs. fordon från andra länder inom EES som saknar giltig registrering i hemlandet eller tredjelandsfordon, gäller att fordonet endast får användas för vissa särskilda ändamål innan det har godkänts vid registreringsbesiktning. Exempelvis får fordonet köras kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan för besiktning. När fordonet har godkänts vid registreringsbesiktning får det användas utan inskränkningar, förutsatt att fordonet efter besiktningen inte har ändrats på ett sådant sätt att fordonet ska inställas för ny registreringsbesiktning. För samtliga tillfälligt registrerade fordon gäller dock att de aldrig får användas i yrkesmässig trafik eller taxitrafik.

Om förutsättningarna för en tillfällig registrering inte är uppfyllda, ska det beslutas att registreringen ska upphöra. Detsamma gäller om fordonet har bytt ägare eller om ägaren begär att registreringen ska upphöra.

8.2 Straffbestämmelser och hindrande av fortsatt färd

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i lagen om vägtrafikregister om straff och hindrande av fortsatt färd ska utan ändring i sak föras över till lagen om fordons registrering och användning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Straffbestämmelserna i 29–31 §§ LVTR förs över i sak oförändrade till 23–25 §§ lagen om fordons

registrering och användning. Straffet för överträdelse av bestämmelserna i lagen är penningböter.

Även bestämmelserna i 32 § LVTR om hindrande av fortsatt färd överförs oförändrade till den nya lagen, nämligen till 26 § (jfr prop. 2000/01:95 s. 87 f.). Om ett fordon används i strid med vissa bestämmelser i lagen, ska en polisman hindra fortsatt färd med fordonet om den fortsatta färden skulle utgöra en väsentlig olägenhet. Det skulle exempelvis kunna utgöra en väsentlig olägenhet att låta ett oregistrerat fordon fortsätta sin färd, eftersom det inte är möjligt att identifiera fordonet utan ett registreringsnummer.

8.3 Förfarande och överklagande

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i lagen om vägtrafikregister om förfarande ska föras över till lagen om fordons registrering och användning. Beslut enligt lagen ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. I utredningens förslag anges att överklagande av beslut enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska ske till Förvaltningsrätten i Karlstad om inte något annat följer av andra föreskrifter.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om förfarande och överklagande finns i nuvarande 33–35 §§ LVTR. Bestämmelserna i 33 och 35 §§ överförs i sak oförändrade till 27 respektive 29 §§ i den nya lagen.

Enligt 34 § LVTR får ett beslut enligt den lagen, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller om rättelse eller information enligt PUL överklagas hos Förvaltningsrätten i Karlstad om inte något annat följer av andra föreskrifter. Beslut enligt lagen om fordons registrering och användning ska också kunna överklagas, vilket bör framgå av den lagen. Utan en särskild forumbestämmelse i lagen kommer huvudregeln i 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar att tillämpas. Av den följer att ett beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats. Eftersom de nu aktuella besluten kommer att fattas av Transportstyrelsen i Örebro innebär en tillämpning av huvudregeln att besluten även fortsättningsvis kommer att överklagas till Förvaltningsrätten i Karlstad. Av lagen om fordons registrering och användning bör det därför endast framgå att ett beslut enligt lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Bestämmelsen i 34 § LVTR om överklagbarhet av beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen bör inte regleras i lagen, utan på förordningsnivå. Detsamma gäller sådana beslut som i dag överklagas i annan ordning, exempelvis enligt FVTR.

8.4 Bemyndiganden

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i lagen om vägtrafikregister om bemyndiganden som har samband med fordons registrering och användning ska utan ändring i sak föras över till lagen om fordons registrering och användning.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens, men skiljer sig delvis språkligt.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om bemyndiganden finns i nuvarande 36–39 §§ LVTR. De bemyndiganden som har samband med fordons registrering och användning bör utan ändring i sak föras över till 30–32 §§ i den nya lagen. De bemyndiganden som avser behandling av personuppgifter hanteras istället i vägtrafikdatalagen.

Bemyndigandena avser bl.a. en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i enskilda fall besluta om undantag från registreringsplikten för fordon. Vidare får föreskrifter meddelas om andra förpliktelser avseende registrering av fordon och saluvagnslicens än de som framgår av lagen, dock att föreskrifterna inte får avse skatt. De förpliktelser som avses kan exempelvis gälla skyldighet att ha registreringsskylt på fordonet, var och hur skylten ska placeras, att anmälan om påställning av fordon ska göras på visst sätt eller att anmälan vid ägarbyte ska ske (jfr 7–10 kap. FVTR). Föreskrifter får även meddelas om rätten att använda utländska fordon och om avgifter för bl.a. registrering och ärendehandläggning. I fråga om bemyndigandet att meddela föreskrifter om avgifter, jfr propositionen Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet (prop. 2010/11:30 s. 56 f. och 92). Om Sverige skulle befinna sig eller ha befunnit sig i krig eller krigsfara finns särskilda möjligheter att föreskriva att lagen inte ska tillämpas.

9 Övriga författningsändringar

Regeringens förslag: I ett antal lagar ska nuvarande hänvisningar till lagen om vägtrafikregister ersättas med hänvisningar till vägtrafikdatalagen respektive lagen om fordons registrering och användning.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 6 föreslår regeringen att lagen om vägtrafikregister ska ersättas av två nya lagar, vägtrafikdatalagen och lagen om fordons registrering och användning. Samtliga hänvisningar i andra lagar till lagen om vägtrafikregister måste

därmed ersättas med hänvisningar till någon av de nya lagarna. En närmare beskrivning av hur hänvisningarna ändras framgår av författningskommentarerna till respektive lagrum.

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna nya lagarna, vägtrafikdatalagen och lagen om fordons registrering och användning, och följdändringarna i övriga lagar ska träda i kraft den 1 april 2019. Vid samma tidpunkt ska lagen om vägtrafikregister upphöra att gälla.

Den upphävda lagen ska fortfarande gälla för ett ärende om en begäran om rättelse av en uppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon som har inletts men inte avgjorts före ikraftträdandet. Den upphävda lagen ska också gälla för överklagande av ett beslut om rättelse eller direktåtkomst som har meddelats med stöd av den.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår ett tidigare ikraftträdandedatum för de nya författningarna och motsvarande datum för upphävande av lagen om vägtrafikregister. Vidare föreslår utredningen inte någon övergångsbestämmelse om överklagande av beslut som har meddelats med stöd av äldre föreskrifter.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens. Datum för ikraftträdande har flyttats fram och övergångsbestämmelsernas placering har ändrats.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* uttrycker viss oro för att hinna utföra nödvändiga åtgärder i tid och efterlyser ett kortare resonemang om att det saknas behov av övergångsbestämmelser i lagen om fordons registrering och brukande. *Riksdagens ombudsmän, JO,* anser att det bör göras en analys av eventuella problem som kan hänga samman med att vägtrafikdatalagen föreslås träda i kraft senare än dataskyddsförordningen.

Skälen för regeringens förslag: Med hänsyn till att dataskyddsförordningen tillämpas sedan den 25 maj 2018 är det angeläget att vägtrafikdatalagen kan träda i kraft så snart som möjligt. Lagen om fordons registrering och användning, liksom de följdändringar i andra författningar som behöver göras med anledning av de nya lagarna, bör träda i kraft vid samma tidpunkt som vägtrafikdatalagen. Regeringen föreslår därför att författningarna ska träda i kraft den 1 april 2019. Vid denna tidpunkt ska även LVTR upphöra att gälla. Med anledning av *JO:s* synpunkt anför regeringen följande. Dataskydds-förordningen är direkt tillämplig. Härutöver gäller enligt övergångsbestämmelserna, punkt 5, till dataskyddslagen att PUL fortfarande gäller i den utsträckning som det i annan lag eller en förordning finns bestämmelser som innehåller hänvisningar till den

lagen. Eftersom LVTR innehåller hänvisningar till PUL kommer den senare lagen således fortsätta gälla i delar som omfattas av hänvisningarna till dess vägtrafikdatalagen träder i kraft. Bestämmelsen om ansvar och rätt till ersättning i artikel 82 i dataskyddsförordningen är dock direkt tillämplig utan möjligheter till undantag, varför hänvisningen till PUL:s skadeståndsbestämmelse inte blir tillämplig. Enligt regeringens bedömning bör några problem som hänger samman med det senare ikraftträdandet därmed inte uppstå.

I förslaget till vägtrafikdatalag inskränks rätten till rättelse enligt dataskyddsförordningen i fråga om uppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon. Förslaget utgör en begränsning av rätten till rättelse även i förhållande till LVTR, som i detta avseende hänvisar till PUL. Ärenden om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare kan vidare vara svårutredda och därmed pågå under en längre tid. Liksom utredningen anser regeringen därmed att det är lämpligt att äldre föreskrifter tillämpas på en begäran om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare som har kommit in till Transportstyrelsen före ikraftträdandet, men som inte har hunnit avgöras före den tidpunkten.

Dataskyddslagen innehåller en övergångsbestämmelse med innebörden att överklagande av ett beslut rörande behandling av personuppgifter som har meddelats med stöd av äldre föreskrifter bör prövas enligt dessa föreskrifter. Enligt regeringens uppfattning bör detta gälla även för överklagande av beslut som avser personuppgiftsbehandling enligt LVTR. Övergångsbestämmelser där detta framgår bör tas in i vägtrafikdatalagen. Mot bakgrund av *Transportstyrelsens* synpunkt kan det nämnas att det i fråga om överklagande av beslut enligt lagen om fordons registrering och användning inte finns behov av motsvarande övergångsbestämmelser. Detta eftersom bestämmelserna i den nya lagen inte materiellt sett avviker från bestämmelserna i LVTR.

Att äldre föreskrifter om skadestånd gäller för skada som har orsakats före ikraftträdandet av nya föreskrifter följer av allmänna rättsgrundsatser (se prop. 1972:5 s. 593). Någon särskild övergångsbestämmelse om detta behövs därför inte (jfr prop. 2017/18:105 s. 176 f.).

11 Konsekvenser

11.1 Allmänt

Vägtrafikregistret innehöll i november 2017 drygt 10 miljoner registrerade fordon (exklusive förregistrerade och avregistrerade) varav drygt 7,7 miljoner i trafik. Av dessa har ca 1,6 miljoner fordon en juridisk person som registrerad ägare.

Under 2016 genomfördes ca 540 miljoner transaktioner mot registret, Transportstyrelsens kundtjänst svarar på ca 2 miljoner samtal och det sker ca 70 miljoner självserviceärenden.

Det finns drygt 6,5 miljoner innehavare av gällande körkort, och knappt 1,1 miljoner innehavare av körkortstillstånd. Antalet registrerade

taxiförarlegitimationer var i oktober 2017 ca 99 100 och antalet registrerade trafiktillstånd ca 31 000, varav ca 19 700 avsåg godstrafik och ca 8 100 avsåg taxi.

Antalet fordon anmälda i yrkesmässig trafik var i november 2017 ca 157 000. En närmare beskrivning av vägtrafikregistret finns i avsnitt 5.

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

Regeringen föreslår i likhet med utredningen att LVTR ersätts med dels en ny vägtrafikdatalag som reglerar personuppgiftsbehandlingen i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet, dels en ny lag om fordons registrering och användning som reglerar förutsättningarna för ett fordons registrering och användning. Detta innebär en lagteknisk överensstämmelse för all registrering i Transportstyrelsens verksamhet. Regelverket blir härigenom tydligare och mer överskådligt. Genom ändringen blir regelverket även konsekvent i förhållande till flertalet andra särskilda registerförfattningar.

Bestämmelserna i den nya lagen om fordons registrering och användning är i princip i oförändrat skick överflyttade från LVTR. Inga materiella förändringar i nu gällande bestämmelser har föreslagits. Förslagen medför alltså inte i något avseende ökade administrativa kostnader i förhållande till nuläget. Regeringen anser dock i likhet med utredningen att regleringen, som i dag är svårtillgänglig, har blivit tydligare genom att flyttas över till en egen lag. Ett tydligare regelverk innebär fördelar för Transportstyrelsen, andra myndigheter samt företag och privatpersoner.

11.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

11.2.1 Transportstyrelsen

Regeringens bedömning: Förslagen kan förutsättas medföra att förutsättningarna ökar för Transportstyrelsen att använda modern teknik, vilket ökar tillgängligheten till information. Ändringar av författningar bör vidare kunna genomföras snabbare.

Införandet av de nya lagarna bedöms medföra initiala kostnader för Transportstyrelsen under ett antal år. Det gäller framför allt kostnader för systemutveckling, utbildning av personal och utökade kostnader för kundtjänst under en begränsad tidsperiod. Utöver det bedöms det tillkomma vissa permanenta löpande förvaltningskostnader, bestående av en mindre ökning av kostnaderna för systemförvaltning och drift.

Transportstyrelsens ökade kostnader bör rymmas inom de befintliga anslagsramarna.

Utredningens bedömning överensstämmer delvis med regeringens. Enligt utredningen skulle förslagen på sikt leda till kostnadsbesparingar för Transportstyrelsen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har vidhållit sitt uttalande att de kostnader som uppkommer inte täcks av befintliga finansiella ramar och att kostnaderna troligen är för lågt angivna. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR,* ser generellt positivt på förslaget att registret ska innehålla uppgifter som berör trafikskolebranschen och förarutbildningen. STR förutsätter emellertid att förslagen inte kommer att innebära merkostnader.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Transportstyrelsen* framhåller att förslaget kommer att medföra ökade kostnader för myndigheten men poängterar att de inte med exakthet gått att fastställa men att de troligen är för lågt angivna och att de inte kan hanteras inom befintlig anslagsram.

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

Regeringens bedömning är att förslagen ger Transportstyrelsen de rättsliga förutsättningarna för att myndigheten ska kunna bygga upp sitt verksamhetsstöd för en modern informationshantering. Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet förutsätter att den information som Transportstyrelsen förfogar över är lättillgänglig och att den på ett enkelt och effektivt sätt kan spridas till andra myndigheter, kommuner och enskilda aktörer som har behov av den. Genom att öppna upp för en vidare användning av uppgifter om registreringsnummer och chassinummer kommer tillgängligheten till information att öka. Informationshanteringen hos Transportstyrelsen utgör i många avseenden nyckeln till en effektiv informationshantering i samhället i stort. Att Transportstyrelsens informationshantering är effektiv är således av ett övergripande intresse för statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att det införs en möjlighet att behandla uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet och om förordnande eller godkännande av personal. Utredningen föreslog att uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om överlämnande av rätten att anordna prov och om förordnande av förarprövare och godkännande av trafikskolechefer, utbildningsledare eller trafiklärare enligt lagen (1998:493) om trafikskolor skulle registreras. Regeringens nu föreslagna ändamål inbegriper de uppgifter som utredningen föreslog. För

Transportstyrelsens del kommer behandlingen att leda till att informationen blir lättillgänglig och samlad på ett ställe. Det finns betydande samordningsfördelar med detta. Till följd av behandlingen av uppgifterna kommer det att bli lättare för Transportstyrelsen att på ett effektivt sätt bedriva verksamheten med att meddela tillstånd, att utföra erforderliga kontroller och att sköta tillsynen över verksamheten. I Transportstyrelsens utvecklingsarbete för att ta fram nya informationstjänster kommer myndigheten att behöva besluta nödvändiga myndighetsföreskrifter och rutiner m.m. Förslagen bedöms sammantaget ge myndigheten förutsättningar för en ökad effektivitet.

Regeringen föreslår vidare att bestämmelserna om rättelse av en uppgift om vem som är registrerad som fordonsägare ska kunna göras endast om det kan ske utan skada, exempelvis ska den enskilde inte drabbas av skulder som avser någon annan, jfr avsnitt 7.22. Det kommer in ett stort antal ärenden per år som avser begäran om rättelse av registrerade ägaruppgifter. Regeringen gör bedömningen att de föreslagna ändringarna kan komma att medföra en viss begränsning av denna typ av ärenden. Transportstyrelsens kostnader för den här typen av ärenden kan därmed komma att minska något.

Jämfört med den nuvarande regleringen innebär förslagen att Transportstyrelsen ges bättre förutsättningar att använda modern teknik. Genom en teknikoberoende lagstiftning kommer Transportstyrelsen att få stort ansvar för den framtida utvecklingen av teknik och system för personuppgiftsbehandlingen inom vägtrafikområdet. Detta ger Transportstyrelsen stora möjligheter till effektivisering av verksamheten. För det fall det skulle bedömas som lämpligt att reglera registerföring och personuppgiftsbehandling trafikslagsövergripande, är det, som *Trafikanalys* påpekat i sitt yttrande, fördelaktigt med en teknikoberoende lagstiftning. Detta skulle i sin tur kunna leda till ökad effektivitet för hela Transportstyrelsens verksamhet. Regeringens förslag innebär även att förändringar kan genomföras snabbare än i dag.

Trots de effektivitetsvinster som förslagen bedöms kunna medföra kommer införandet av de nya lagarna för Transportstyrelsens del initialt att medföra ett utökat arbete med, och därmed ökade kostnader för systemutveckling, utbildning av egen personal, kundtjänst till följd av viss manuell hantering av uppgifter innan alla systemanpassningar är driftsatta och föreskriftsarbete. Exempelvis måste hänvisningar till den upphävda lagen och förordningen i föreskrifter, informationsmaterial och blanketter ersättas med hänvisningar till de nya lagarna och förordningarna. Detta gäller även om bestämmelserna inte ändras i sak. Transportstyrelsen behöver också initiera ett utvecklingsarbete för att ta fram nya informationstjänster. Med hänsyn till att Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet i mycket stor utsträckning är automatiserad och involverar en rad olika it-system och komponenter, innebär förändrade förutsättningar för exempelvis sökning och omfattning av registrering att stora systemförändringar måste genomföras. Särskilt förslaget om en utvidgning av tillämpningsområdet för regelverket, från att gälla enbart vägtrafikregistret till att även innefatta bl.a. stödjande ärendehanteringssystem, medför att stora systemförändringar blir nödvändiga att genomföra.

Vägtrafikregisterutredningen gjorde vissa antaganden och beräkningar kring kommande kostnader vid ett införande. *Transportstyrelsen* har i sitt remissvar framfört att de i utredningen angivna kostnaderna troligen är för lågt angivna, men att kostnaderna inte slutligt kan beräknas förrän innehållet i de förordningar som ska beslutas i anslutning till de föreslagna lagarna är känt. Myndigheten har härefter, i sitt svar på de remitterade förslagen till nya förordningar, preciserat sina kostnader. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att de initiala utgifterna uppgår till 24,9 miljoner kronor under perioden 2018–2026. Av dessa avser 18,2 miljoner kronor kostnader för systemutveckling, 5,5 miljoner kronor kostnader för kundtjänst under åren 2019–2021, 1 miljon kronor kostnader för utbildning och uppdatering av intern information och blanketter och 0,2 miljoner kronor kostnader för framtagande av nya föreskrifter. Vidare uppkommer enligt Transportstyrelsen permanenta förvaltningskostnader bestående av kostnader för systemförvaltning och drift. Dessa kostnader bedöms öka stegvis i takt med att systemet utvecklas och tas i drift, med en permanent effekt på 1,4 miljoner kronor per år fr. o. m år 2022. Utifrån förslagen till förordningar bedömer Transportstyrelsen att möjligheterna till kostnadsbesparingar är mycket små. De ändrade bestämmelserna om rättelse av uppgift om registrerad fordonsägare bedöms dock kunna minska handläggningskostnaderna för myndigheten med 0,5–1,0 miljoner kronor. Transportstyrelsen kommer således att få ökade kostnader med anledning av förslagen. Till skillnad från Transportstyrelsen gör dock regeringen bedömningen att kostnaderna bör rymmas inom myndighetens befintliga anslagsram.

11.2.2 Polismyndigheten

Regeringens bedömning: Förslaget att möjliggöra direktåtkomst till fotografier innebär en kostnadsbesparing för Polismyndigheten.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR,* anser att Polismyndigheten, i samband med vägkontroller, smidigt bör kunna få tillgång till uppgifter som kan verifiera att en person som utger sig för att vara trafiklärare respektive privat handledare, verkligen har giltiga tillstånd.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen föreslår att Polismyndigheten ska ges direktåtkomst till fotografier för identitetskontroll i samband med kontroll av förarbehörighet. Polismyndighetens verksamhet kan enligt regeringens mening effektiviseras genom att polisen ges möjlighet att hämta in nödvändiga uppgifter på ett enkelt och rationellt sätt.

Dåvarande Polismyndigheten i Skåne har uppskattat att, baserat på antalet nykterhetskontroller som ska genomföras varje år, det genomförs

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

Om kontroll av förarens identitet i stället kunde ske genom direktåtkomst till körkortsfotot har dåvarande Polismyndigheten i Skåne uppskattat tidsbesparingen till i genomsnitt 5 minuter för varje kontroll. Detta innebär minskade kostnader för polismyndigheten på 1 302 arbetsdagar per år, eller cirka 2,4 miljoner kronor per år.

11.2.3 Säkerhetspolisen och Kustbevakningen

Regeringens bedömning: Förslaget att möjliggöra direktåtkomst till fotografier kommer att innebära en effektivisering och kostnadsbesparing även för Säkerhetspolisen och Kustbevakningen.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning.

Skälen för regeringens bedömning: Säkerhetspolisen och Kustbevakningen kommer, liksom Polismyndigheten, att kunna effektivisera sina respektive verksamheter om direktåtkomst till fotografier medges.

11.2.4 Sveriges Domstolar

Regeringens bedömning: Förslagen innebär inte några ökade kostnader för Sveriges Domstolar.

Utredningens bedömning överensstämmer inte med regeringens. Utredningen bedömer att förslagen kan beräknas leda till en kostnadsbesparing om två miljoner kronor per år för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* ifrågasätter att kostnaderna för de allmänna förvaltningsdomstolarna verkligen kommer att minska. Kammarrätten menar att antalet överklaganden av avvisningsbesluten kan komma att öka. Kammarrätten menar också att mål som rör ägaruppgifter är av förhållandevis enkel beskaffenhet och därför inte lika kostsamma som ett genomsnittligt mål.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utkastet görs bedömningen att förslagen medför marginellt minskade kostnader för Sveriges Domstolar.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* ifrågasätter att kostnaderna för de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att minska. Även om möjligheterna att få rättelse minskar innebär det inte med automatik att antalet ärenden med begäran om rättelse kommer att minska. Kammarrätten menar att antalet överklaganden i stället kan komma att öka, vilket innebär att kostnaderna för domstolarna blir högre – om än marginellt. *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning.

Skälen för regeringens bedömning: Möjligheterna att få rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare minskar med regeringens förslag. Det är dock svårt att med någon säkerhet uttala sig om hur denna begränsning kommer att påverka antalet beslut som överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Regeringen gör ovan bedömningen att förslagen kan komma att leda till något färre ärenden om rättelse hos Transportstyrelsen. Det kan innebära en viss minskning även av antalet mål i domstol. Å andra sidan kan de föreslagna begränsningarna leda till en större andel avslagsbeslut, vilket kan medföra en ökad måltillströmning i domstol. Regeringen bedömer sammantaget, till skillnad från *Kammarrätten i Göteborg,* att förslagen inte innebär några ökade kostnader för Sveriges Domstolar.

11.2.5 Övriga myndigheter

Regeringens bedömning: Förslagen kan inledningsvis innebära vissa marginella engångskostnader, men förväntas på längre sikt leda till kostnadsbesparingar, exempelvis genom minskade administrativa kostnader för myndigheterna. De beräknade kostnadsökningarna bör emellertid kunna rymmas inom ram.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. *Skatteverket* anför att verkets kostnader med anledning av förslagen förväntas bli mycket begränsade.

Skälen för regeringens bedömning: Även för andra myndigheter som behöver information från Transportstyrelsens uppgiftssamling är det en fördel om Transportstyrelsen har möjligheter att använda modern teknik som i förlängningen underlättar utvecklingen av t.ex. e-tjänster. Detta kan i sin tur leda till tidsbesparingar och påtagligt minskade administrativa kostnader för de myndigheter som har ett behov av information från Transportstyrelsens databaser. Även för andra myndigheter är det givetvis en fördel att nödvändiga författningsförändringar kan genomföras så snabbt och enkelt som möjligt.

För andra myndigheter som har behov av information om fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet medför det

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

11.3 Konsekvenser för företag

Regeringens bedömning: Förslagen förväntas leda till att företagens administrativa kostnader minskar påtagligt.

Förslaget om direktåtkomst för Polismyndigheten förväntas innebära en vinst för företagen.

Förslaget om ändrade bestämmelser om rättelse innebär att enskilda företag undviker att drabbas av orimliga kostnader och besvär med anledning av ändringar i uppgifter om vem som är registrerad ägare.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR,* ser generellt positivt på förslaget att registret ska innehålla uppgifter som berör trafikskolebranschen och förarutbildningen. STR förutsätter emellertid att förslagen inte kommer att innebära merkostnader.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. *BIL Sweden* och *Motorbranschens Riksförbund (MRF)* välkomnar att förslagen på sikt innebär väsentliga ekonomiska besparingar för företag.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen föreslår att det införs möjlighet att behandla uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet och förordnande av godkänd personal. Utredningen föreslog att uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om överlämnande av rätten att anordna prov samt om förordnande av förarprövare och godkännande av trafikskolechefer, utbildningsledare eller trafiklärare enligt lagen om trafikskolor skulle registreras. Regeringens nu föreslagna ändamål inbegriper de uppgifter som utredningen föreslog. Möjligheten att behandla dessa uppgifter kommer främst att påverka de företag och enskilda som har meddelats tillstånd att bedriva utbildning eller som omfattas av godkännande. Någon särskild kostnad för detta torde inte uppstå.

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

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

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

Det är naturligtvis svårt att uppskatta hur stora samhällsekonomiska vinster i ökade effektivitet och minskad tidsåtgång som kommer att göras till följd av en mer lättillgänglig och ändamålsenlig lagstiftning. Med tanke på att antalet företag som kommer i kontakt med registerlagstiftningen är väldigt stort så innebär dock även en liten effektivisering och tidsvinst per företag en relativt stor samhällsekonomisk vinst totalt sett. Exempelvis är i dag ca 200 000 juridiska personer registrerade som ägare till fordon i vägtrafikregistret. Flertalet av dessa är företag.

Vid ett antagande om att varje företag gör en genomsnittlig tidsvinst per år på ca 10 min tack vare att regelverket är mer lättillgängligt, skulle vinsten för dessa företag sammanlagt kunna beräknas till ett ansenligt antal miljoner kronor per år.

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

Om Polismyndigheten ges direktåtkomst till fotografier kommer det att ge en tidsbesparing som även kommer den enskilde till godo, eftersom en

kontroll kan genomföras snabbare. Bestämmelsen ger alltså även positiva effekter för företag. Med samma utgångspunkter som vid beräkningen av polisens minskade kostnader, dvs. 125 000 kontroller av identiteten årligen och en tidsbesparing på 5 min blir den totalt insparade tiden 125 000 x 5/60 = ca 10 400 timmar. Dåvarande Polismyndigheten i Skåne har uppskattat att det är ungefär lika ofta förare av firmabilar som privatbilister som inte har körkortet med sig vid en kontroll. De minskade kostnaderna varje år för företag torde således bli avsevärda.

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

De föreslagna bestämmelserna innebär att ett återinförande av ägare genom rättelse endast kan ske om det inte innebär skada för den registrerade eller andras rättigheter eller friheter. En rimlig bedömning är att företagens kostnader i dessa sammanhang kommer att minska.

11.4 Konsekvenser för privatpersoner

Regeringens bedömning: Förslagen är positiva även för privatpersoner, exempelvis stärker förslagen skyddet för den personliga integriteten.

Förslaget om direktåtkomst till fotografier för Polismyndigheten förväntas också innebära en vinst för privatpersoner, liksom den minskade risken att påföras kostnader som någon annan ådragit sig.

Förslaget om ändrade bestämmelser om rättelse innebär att privatpersoner undviker att drabbas av orimliga kostnader och besvär med anledning av ändringar i uppgifter om vem som är registrerad ägare.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna del.

Förslagen i utkastet till lagrådsremiss överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. *BIL Sweden* och *Motorbranschens Riksförbund (MRF)* välkomnar att förslagen på sikt innebär väsentliga ekonomiska besparingar för enskilda.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringens förslag förutsätter i de flesta fall inte någon ny behandling av personuppgifter utan är en ny reglering av en redan pågående sådan behandling. Någon särskild konsekvensbeskrivning avseende skyddet för den personliga integriteten görs inte här utan det hänvisas i stället till de bedömningar som görs i avsnitt 7.

Regeringen föreslår att det införs möjlighet att behandla uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet och förordnande av godkänd personal. Utredningen föreslog att uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om överlämnande av rätten att anordna prov samt om förordnande av förarprövare och godkännande av trafikskolechefer, utbildningsledare eller trafiklärare enligt lagen om trafikskolor skulle registreras. Regeringens nu föreslagna ändamål inbegriper de uppgifter som utredningen föreslog. Möjligheten att behandla dessa uppgifter kommer främst att påverka de företag och enskilda som har meddelats tillstånd att bedriva utbildning eller som omfattas av godkännande. Någon särskild kostnad för detta torde inte uppstå.

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

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

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

Det är naturligtvis svårt att uppskatta hur stora samhällsekonomiska vinster i ökade effektivitet och minskad tidsåtgång som kommer att göras till följd av en mer lättillgänglig och ändamålsenlig lagstiftning.

Det är inte känt exakt hur många privatpersoner som är registrerade som ägare till ett eller flera fordon, men det är ungefär 8,4 miljoner

fordon i vägtrafikregistret som har en fysisk person som ägare. Vid ett antagande om att det förbättrade regelverket leder till 1 minuts tidsbesparing per år för varje registrerat fordon som innehas av en privatperson skulle den totala tidsbesparingen bli 1/60 x 8,4 miljoner = 125 000 timmar. Även här skulle alltså den sammanlagda vinsten för kollektivet privatpersoner kunna beräknas till många miljoner kronor per år.

Om Polismyndigheten ges direktåtkomst till fotografier kommer det att ge en tidsbesparing som även kommer den enskilde till godo, eftersom en kontroll kan genomföras snabbare. Bestämmelsen ger alltså även positiva effekter för privatpersoner. Med samma utgångspunkter som vid beräkningen av polisens minskade kostnader, dvs. 125 000 kontroller av identiteten årligen och en tidsbesparing på 5 min blir den totalt insparade tiden 125 000 x 5/60 = ca 10 400 timmar. Polismyndigheten i Skåne har uppskattat att det är ungefär lika ofta förare av firmabilar som privatbilister som inte har körkortet med sig vid en kontroll. De minskade kostnaderna varje år för privatpersoner torde således bli avsevärda.

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

De föreslagna bestämmelserna innebär att ett återinförande av ägare genom rättelse endast kan ske om det inte innebär skada för den registrerade eller andras rättigheter eller friheter. Även här är det en rimlig bedömning att privatpersoners kostnader i dessa sammanhang kommer att minska.

11.5 Övrigt

Bedömningen är att förslaget om Polismyndighetens, Säkerhetspolisens och Kustbevakningens direktåtkomst till körkortsfotografier kommer att medföra stora effektivitetsvinster för de berörda myndigheterna.

Förslagen i remissen kommer inte att få någon påverkan på den kommunala självstyrelsen. *Sveriges kommuner och landsting* saknar en konsekvensbeskrivning, inklusive eventuella kostnader, avseende förslaget att den som har medgetts direktåtkomst ansvarar för att tillgången till personuppgifter begränsas. Skyldigheten är endast en precisering av den skyldighet som följer redan av artikel 5.1 f i

dataskyddsförordningen. Det finns inte heller några krav på kommuner och landsting att begära direktåtkomst till uppgifterna i vägtrafikregistret. Förslaget som sådant medför därmed inte några tillkommande kostnader för kommuner och landsting.
Förslagen förväntas inte påverka sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet. Inte heller i övrigt har förslagen någon inverkan på de regionalpolitiska aspekterna. Förslagen kan inte heller förmodas ha någon inverkan på jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen eller på miljön.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till vägtrafikdatalag

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens syfte

1 § *Syftet med denna lag är att ge offentlighet åt den information som finns i vägtrafikregistret samt att ge Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks vid sådan behandling.*

I paragrafen anges det övergripande syftet med lagen. Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

Av paragrafen framgår att lagen har flera syften. Syftet med lagen är dels att ge offentlighet åt den information som finns registrerad hos Transportstyrelsen i den uppgiftssamling som benämns vägtrafikregistret, dels att ge Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att värna människors rätt till skydd av personuppgifter vid sådan behandling. Vad som avses med vägtrafikregistret framgår av 2 kap. 1 §.

Lagens tillämpningsområde

2 § *Denna lag gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.*

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

Paragrafen anger vilken verksamhet hos Transportstyrelsen och vilken typ av behandling som lagens bestämmelser om personuppgiftshantering ska tillämpas på. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

Av *första stycket* framgår vilka delar av Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som omfattas av lagens tillämpningsområde. Med Transportstyrelsens verksamhet som rör

fordon avses verksamhet som direkt eller indirekt har anknytning till fordonsägare, fordon och fordons utrustning. Vad som avses med fordon framgår av 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Verksamheten avser i första hand registrering av fordon och dess ägare samt de förhållanden som hänger samman med den registreringen, såsom tillhandahållande av saluvagnslicens och uttag av t.ex. fordonsskatt, trängselskatt, vägavgifter och felparkeringsavgifter. Vidare omfattas verksamhet som avser fordons beskaffenhet och utrustning, såsom frågor om typgodkännande och enskilt godkännande av fordon samt frågor om besiktning av fordon.

Verksamheten rörande behörigheter omfattar verksamhet som direkt eller indirekt rör behörighet eller utbildning som krävs för att föra ett fordon av visst slag eller i viss verksamhet. Bland annat avses Transportstyrelsens handläggning av ärenden om förarbehörigheter, taxiförarlegitimation och om yrkeskompetensbevis.

Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd innefattar verksamhet som direkt eller indirekt avser tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet på vägtrafikområdet. Exempel på sådan verksamhet är yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning. Vidare omfattar tillämpningsområdet bedrivande av yrkesmässig utbildning, t.ex. körkortsutbildning, samt förordnanden och godkännanden av personal, t.ex. förordnande av förarprövare och godkännande som trafikskolechef.

Med Transportstyrelsens tillsynsverksamhet avses myndighetens tillsyn på fordons-, körkorts- och yrkestrafikområdena. Även annan tillsyn som ankommer på Transportstyrelsen och som gäller vägtrafik omfattas, såsom tillsyn över besiktningsverksamheten, säkerheten i vägtunnlar och elektroniska vägtullssystem.

Även behandling av vissa administrativa uppgifter som är hänförliga till en registrerad person, t.ex. mobiltelefonnummer och e-postadress, omfattas av lagens tillämpningsområde.

Lagen är inte tillämplig på verksamhet som faller utanför uppräkningen av de olika verksamhetsområdena. Det innebär att lagen inte är tillämplig på Transportstyrelsens interna ärendehantering som rör t.ex. ekonomi- eller personalfrågor. Inte heller Transportstyrelsens arbete med analys och uppföljning av vägtransportsystemets utformning och funktion, trafiksäkerhet, och forskning och utveckling omfattas av lagens föreslagna tillämpningsområde. För behandling av personuppgifter i de uppräknade verksamheterna gäller istället bestämmelserna i dataskyddsförordningen och dataskyddslagen.

I *andra stycket* anges vilken slags behandling av personuppgifter som omfattas av lagens tillämpningsområde. Bestämmelserna i lagen ska endast tillämpas på behandling av personuppgifter som är helt eller delvis automatiserad eller på behandling av personuppgifter som ingår i eller kommer att ingå i ett register. Vad som avses med register framgår av artikel 4.6 i dataskyddsförordningen.

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

– 2 kap. 1 § om vilka uppgifter som ska registreras och om gallring,
– 2 kap. 2 § om personuppgiftsansvar,
– 2 kap. 20 § om säkerhetsåtgärder, och
– 3 kap. 1–3 §§ om gemensamt tillgängliga uppgifter.

Paragrafen innehåller bestämmelser om behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

I förhållande till 2 § utvidgar paragrafen lagens tillämpningsområde genom att den föreskriver att vissa av lagens bestämmelser ska tillämpas även vid behandling av uppgifter om juridiska personer och avlidna. Det gäller bestämmelserna om vilka uppgifter som ska registreras och gallring (2 kap. 1 §), om personuppgiftsansvar (2 kap. 2 §), om säkerhetsåtgärder (2 kap. 20 §) och vissa bestämmelser om gemensamt tillgängliga uppgifter, bl.a. om sökbegrepp (3 kap. 1–3 §§). Däremot är exempelvis bestämmelserna om ändamål och den registrerades rättigheter inte tillämpliga. Uppgifter om juridiska personer och avlidna avser t.ex. uppgifter om namn, organisationsnummer eller personnummer. Även uppgifter om exempelvis att ett fordon ägs av en juridisk person, t.ex. ett dödsbo, liksom tekniska uppgifter om sådana fordon avses dock.

Förhållandet till annan reglering

4 § *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.*

Paragrafen reglerar lagens förhållande till dataskyddsförordningen. Hänvisningarna till dataskyddsförordningen i denna lag är dynamiska, dvs. avser förordningen i dess vid varje tidpunkt gällande lydelse. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

Av paragrafen framgår att lagen innehåller kompletterande bestämmelser till dataskyddsförordningen. Dataskyddsförordningen är direkt tillämplig i varje medlemsstat. Det innebär att den automatiskt är en del av den svenska rättsordningen. I vissa avseenden förutsätter eller tillåter dataskyddsförordningen emellertid att det införs bestämmelser som kompletterar förordningen, antingen i form av preciseringar eller i form av undantag. Denna lag innehåller sådana kompletterande bestämmelser som gäller inom den verksamhet som anges i 2 §.

5 § *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 denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.*

Paragrafen upplyser om hur lagen förhåller sig till dataskyddslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.

De kompletterande bestämmelser till dataskyddsförordningen som gäller på ett generellt plan regleras i dataskyddslagen. Av paragrafen framgår att dataskyddslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen gäller för behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Detta gäller dock endast om inte annat

följer av vägtrafikdatalagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till den.

2 kap. Grundläggande bestämmelser om behandling av personuppgifter

Personuppgifter som ska registreras

1 § *Transportstyrelsen ska med hjälp av automatiserad behandling registrera personuppgifter för de ändamål som anges i 3, 7, 11, 14 och 16 §§. Uppgiftssamlingen benämns vägtrafikregistret.*

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om registrering och gallring av personuppgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.6 och 7.22.

Av *första stycket* framgår att Transportstyrelsen ska registrera personuppgifter elektroniskt för de primära ändamål som anges i lagen. Den samling av uppgifter som således ska finnas ska benämnas vägtrafikregistret. Uppgiftssamlingen motsvarar i huvudsak vägtrafikregistret enligt LVTR.

I *andra stycket* finns en upplysning om att regeringen kan meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska registreras för de olika ändamålen. Det närmare innehållet i vägtrafikregistret kommer således att framgå i förordning. Vidare framgår att regeringen kan meddela föreskrifter om gallring av personuppgifter. Hur länge personuppgifter får bevaras kommer alltså också att regleras i förordning.

Personuppgiftsansvar

2 § *Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför.*

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om den personuppgiftsansvarige och personuppgiftsbiträden. Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

Av *första stycket* framgår att Transportstyrelsen är personuppgifts-ansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför. Med detta menas att Transportstyrelsen ansvarar för den behandling av personuppgifter som sker inom ramen för myndighetens verksamhet, även om den faktiska behandlingen skulle utföras av en annan myndighet.

Med uppgiften som personuppgiftsansvarig följer vissa skyldigheter direkt enligt dataskyddsförordningen. Den personuppgiftsansvarige ska t.ex. se till att behandlingen av personuppgifter sker på ett korrekt och säkert sätt (artikel 5.2), att oriktiga uppgifter rättas (artikel 16) och att den registrerade ersätts för skada som en rättsstridig behandling av personuppgifter har medfört (artikel 82). Ytterligare bestämmelser om den personuppgiftsansvariges skyldigheter i samband med behandling av personuppgifter finns i kapitel IV i dataskyddsförordningen. Bland annat regleras hur säkerheten i samband med behandlingen av personuppgifter ska garanteras.

Om en uppgift lämnas ut till någon annan myndighet eller en enskild aktör blir mottagaren personuppgiftsansvarig för den fortsatta behandlingen av uppgiften. När uppgifter lämnas ut kan alltså personuppgiftsansvaret för en och samma uppgift komma att ligga hos flera aktörer. Var och en av dessa ansvarar för sin behandling av uppgiften.

I *andra stycket* finns en upplysning om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om personuppgiftsbiträden. Ett personuppgiftsbiträde är en fysisk eller juridisk person, offentlig myndighet, institution eller annat organ som behandlar personuppgifter för den personuppgiftsansvariges räkning (artikel 4.8 i dataskyddsförordningen).

Ändamål

Fordonsverksamhet

3 § *Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om*

1. fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor,

2. typgodkännande eller enskilt godkännande,

3. huruvida ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik, eller

4. skatter, avgifter, ersättningar eller premier.

Paragrafen reglerar de primära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon. Övervägandena finns i avsnitt 7.9.1.

En grundläggande förutsättning för att en personuppgift ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen. Begreppet frågor om anses innefatta 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. Vidare innefattas myndighetens åtgärder 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 uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna utföra samtliga sådana åtgärder.

I *punkt 1* anges att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att Transportstyrelsen ska kunna hantera frågor om fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor. Med frågor om fordons registrering eller användning avses främst Transportstyrelsens verksamhet enligt den nya lagen om fordons registrering och användning (se avsnitt 8). Ändamålet ger stöd för behandling av uppgifter om t.ex. ett fordons beskaffenhet och utrustning, vilket drivmedel fordonet ska använda och fordonets fabrikat. Punkten ger även stöd för behandling av personuppgifter t.ex. i fråga om tillstånd att på ett visst fordon använda vissa polisiära kännetecken liksom för frågor om fordonskrav för att få använda ett fordon för skolskjutsning. Därmed sammanhängande frågor kan exempelvis avse behandling av en uppgift som inte är direkt kopplad till fordonets registrering eller

användning, t.ex. tillhandahållande av saluvagnslicens eller uppgift om att ett fordon innehas efter kreditköp med förbehåll om återtaganderätt.

Enligt *punkt 2* får behandling ske om det är nödvändigt för hantering av frågor om typgodkännande eller enskilt godkännande. Ändamålet innefattar samtliga typgodkännanden och enskilt godkännande av fordon enligt 2 kap. FoL, men även t.ex. typgodkännande av färdskrivare, diagramblad och färdskrivarkort enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Ändamålet ger även enligt denna punkt stöd för behandling av uppgifter om t.ex. ett fordons beskaffenhet och utrustning, vilket drivmedel fordonet ska använda och fordonets fabrikat.

Punkt 3 föreskriver att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att Transportstyrelsen ska kunna hantera frågor om ett fordons och dess utrustnings tillförlitlighet från säkerhetssynpunkt och lämplighet i övrigt för trafik. Ändamålet omfattar i första hand Transportstyrelsens verksamhet enligt FoL och FoF, vilken bl.a. består i att meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordons säkerhet eller lämplighet i trafik.

Enligt *punkt 4* får personuppgifter behandlas om det är nödvändigt i Transportstyrelsens verksamhet avseende skatter, avgifter, ersättningar och premier som är hänförliga till ett fordon. Ändamålet gör det möjligt för Transportstyrelsen att behandla personuppgifter för att utföra arbetsuppgifter som gäller t.ex. vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt, vägavgift, trängselskatt, felparkeringsavgift, supermiljöbilspremie och bonus för klimatbonusbil. De åtgärder som kan bli aktuella är bl.a. att utreda, bestämma, uppbära, redovisa, återbetala eller utbetala sådana skatter, avgifter, ersättningar och premier. Med uppbära avses att begära indrivning eller vidta andra åtgärder för verkställighet.

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

1. kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,

2. kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,

3. beslut om, utredning om eller kontroll av skatt eller avgift som har samband med innehav av ett fordon,

4. utsökning eller indrivning,

5. drivmedelsransonering eller försvars- eller beredskapsplanering,

6. tillsyn, eller

7. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om fordon.

I paragrafen regleras de sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon för att lämnas ut till annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 7.9.2.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 3 § och således behandlas även med stöd av den paragrafen. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter

ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Enligt *punkt 1* får personuppgifter behandlas för att lämna ut uppgifter som behövs för kontroll av ordning och säkerhet i trafiken. Ändamålet omfattar framförallt Polismyndighetens behov av uppgifter vid myndighetens kontroll av ordningen och säkerheten i trafiken, t.ex. vid utredning av trafikbrott.

Punkt 2 föreskriver att personuppgifter får behandlas för att tillhandahålla uppgifter som behövs för kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Sådana kontroller utförs av olika organ och genom olika kontrollformer. Polismyndigheten utför t.ex. flygande inspektioner av fordon som anträffas i trafik liksom kontroller av ett fordons färdskrivare. (jfr i fråga om privata besiktningsorgans verksamhet 2 kap. 5 § 2)

I *punkt 3* anges att personuppgifter får behandlas för att lämna ut uppgifter som behövs för ett beslut om eller utredning eller kontroll av skatt eller avgift som har samband med innehav av ett fordon. Som exempel kan nämnas Skatteverkets behov av uppgifter om bl.a. fordon och fordonsägare för att kunna utreda och fatta beslut i frågor om fordonsskatt och undantag från skatteplikten enligt vägtrafikskattelagen och trängselskatt enligt lagen om trängselskatt. Även Polismyndighetens behov av att vid överprövning av en felparkeringsavgift ha tillgång till uppgifter om fordonsägaren och uppgifter om den redan utfärdade felparkeringsavgiften omfattas av ändamålet.

Enligt *punkt 4* får personuppgiftsbehandling utföras för att tillhandahålla uppgifter som behövs för utsökning eller indrivning. Detta ändamål omfattar Kronofogdemyndighetens behov av uppgifter om fordon och fordonsägare i sin utsöknings- och indrivningsverksamhet. Exempelvis har myndigheten behov av information om fordon i verksamheten enligt lagen om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter.

Av *punkt 5* följer att personuppgiftsbehandling är tillåten för att lämna ut uppgifter som behövs för drivmedelsransonering eller försvars- eller beredskapsplanering. Ändamålet omfattar bl.a. Försvarsmaktens behov av tillgång till uppgifter om t.ex. fordon i sådan verksamhet.

Punkt 6 föreskriver att personuppgifter får behandlas för att lämna ut uppgifter som behövs för tillsynsverksamhet. Ändamålet tillgodoser myndigheters behov av uppgifter om bl.a. fordon och fordonsägare i tillsynssyfte. Ett exempel på sådan verksamhet är Swedacs tillsyn över besiktningsverksamheten där uppgifter från besiktningar av fordon och om ackrediterade besiktningsorgan behövs för tillsynen. Även vid Polismyndighetens kontroller enligt bl.a. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., finns behov av uppgifter om t.ex. fordon och färdskrivare.

I *punkt 7* anges att personuppgiftsbehandling får ske för att lämna ut uppgifter som behövs för att en annan uppgift än de som omfattas av punkterna 1–6 ska kunna utföras. En förutsättning är dock att tillgång till information om fordon är nödvändig för att kunna utföra uppgiften. Ändamålet innefattar bl.a. Polismyndighetens behov av tillgång till uppgifter om ett fordon i en brottsutredning som inte avser trafikbrott

eller i fråga om tillstånd enligt lagen om skydd för vissa polisiära kännetecken på motorfordon. Även för andra brottsutredande myndigheter kan uppgifter om fordon och fordonsägare utgöra nödvändiga beståndsdelar i en brottsutredning.

Vidare är Skatteverket i behov av uppgifter om fordon och fordonsägare för sin skattekontroll och revision av inkomst i t.ex. en taxirörelse. Även Polismyndigheten kan behöva tillgång till sådana uppgifter i samband med kontroll av en taxameterutrustnings beskaffenhet och funktion.

Ändamålet innefattar även myndigheters behov av uppgifter om fordon för att kunna fullgöra förpliktelser som följer av internationella åtaganden, t.ex. rapportering till ett EU-organ. Exempel på myndigheter som har ett sådant behov är Energimyndigheten och Naturvårdsverket.

Ytterligare myndigheter som kan behöva tillgång till uppgifter om fordon och fordonsägare är Migrationsverket och Försäkringskassan. Uppgifter om fordon och fordonsägare kan vara nödvändiga t.ex. för att avgöra en asylsökandes rätt till ekonomiskt bistånd enligt lagen om mottagande av asylsökande m.fl., vid utredningar om bilstöd enligt socialförsäkringsbalken och förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder. Även socialnämnder kan ha behov av uppgifter om fordon och fordonsägare i samband med utredningar om bistånd enligt socialtjänstlagen.

5 § *Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om fordon som behövs för*

1. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut,

2. kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,

3. trafiksäkerhets- eller miljöändamål,

4. att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon,

5. aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter i kund- eller medlemsregister eller liknande register, eller

6. uttag av urval av personuppgifter för direkt marknadsföring, dock med den begränsning som följer av artikel 21.2 och 21.3 i EU:s dataskyddsförordning.

I paragrafen regleras de sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon för att lämnas ut till en aktör som bedriver verksamhet som inte är statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 7.9.3.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 3 § och således behandlas även med stöd av den paragrafen. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

I *punkt 1* anges att personuppgiftsbehandling får ske för att tillhandahålla uppgifter som behövs för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut. Uppgifterna kan t.ex. behövas som underlag vid tecknande av

försäkringsavtal eller inom ramen för en affärsförbindelse eller en rättstvist. Ändamålet motsvarar det ändamål som i dag finns i 5 § 2 LVTR och omfattar många olika verksamheter.

Försäkringsbolag har behov av personuppgifter avseende fordon för att administrera den enligt 2 § trafikskadelagen obligatoriska trafikförsäkringen och annan motorfordonsförsäkring som ansluter till trafikförsäkringen. Bestämmelsen avser både behandling av personuppgifter för nyteckning av försäkring och administration av redan ingånget försäkringsavtal och reglering av inträffad skada. Även Trafikförsäkringsföreningens behov av uppgifter om fordon och fordonsägare för att kontrollera innehav av trafikförsäkring och för att ta ut trafikförsäkringsavgift enligt trafikskadelagen omfattas av ändamålet.

Exempel på andra aktörer som är i behov av uppgifter om fordon för olika prövningar eller beslut är banker, bilverkstäder och biluthyrningsföretag.

Enligt *punkt 2* får behandling ske för att lämna ut uppgifter som behövs för kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Detta ändamål omfattar de privata besiktningsorganens verksamhet. (jfr i fråga om statlig eller kommunal kontrollverksamhet 2 kap. 4 § 2)

I *punkt 3* anges att personuppgifter får behandlas för att tillhandahålla uppgifter som behövs för trafiksäkerhets- eller miljöändamål. Ändamålet motsvarar det som idag finns i 5 § 3 LVTR. Genom ändamålet möjliggörs för olika organisationer att t.ex. ta fram statistik för trafiksäkerhets- eller miljöändamål.

Punkt 4 föreskriver att behandling av personuppgifter är tillåten för att lämna ut uppgifter som behövs för att förebygga brott i den allmänna omsättningen av fordon. Ett motsvarande ändamål finns i 5 § 3 LVTR. Med stöd av detta ändamål kan uppgift om vem som är registrerad som fordonsägare lämnas ut till en presumtiv köpare av ett begagnat fordon, i syfte att köparen ska kunna se om överlåtaren har rätt att förfoga över fordonet. När uppgifter registreras hos Transportstyrelsen görs dock inte någon bedömning av om uppgifterna, om t.ex. fordonsägare, civilrättsligt sett är korrekta. Även uppgifter om olika begränsningar i förfoganderätten över ett fordon, exempelvis en anteckning om att en bil är leasad eller försedd med förbehåll om återtaganderätt, kan tillhandahållas enligt denna ändamålsbestämmelse.

Av *punkt 5* följer att personuppgiftsbehandling får ske för att tillhandahålla uppgifter som behövs för aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter i kund- eller medlemsregister eller liknande register. Ändamålet motsvarar det som finns i 5 § 4 LVTR och får betydelse för den som redan har ett eget personregister. Ett sådant register får innefatta endast personer som redan står i någon etablerad förbindelse med den som för registret. Däremot får personuppgiftsbehandling inte ske för att aktualisera, komplettera eller kontrollera rena marknadsföringsregister.

Enligt *punkt 6* får behandling av personuppgifter ske för att lämna ut uppgifter som behövs för s.k. urvalsdragningar för direkt marknadsföring. Det blir framförallt aktuellt vid direktreklam. Ändamålet begränsas genom en uttrycklig hänvisning till den registrerades rätt att motsätta sig behandling för direkt marknadsföring

enligt artikel 21.2 och 21.3 i dataskyddsförordningen. Om den registrerade har motsatt sig sådan behandling får personuppgifterna inte längre behandlas för sådana ändamål.

6 § En personuppgift som gäller ett fordons registreringsnummer eller fordonsidentifierings-nummer som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgifter om fordonets beskaffenhet eller utrustning.

I paragrafen regleras ett särskilt sekundärt ändamål för vilket uppgifter om ett fordons registreringsnummer eller fordonsidentifieringsnummer får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör fordon. Övervägandena finns i avsnitt 7.9.4.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 3 §. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf.

Av bestämmelsen följer att uppgifter om ett fordons registreringsnummer eller fordonsidentifieringsnummer som behandlas enligt 3 § även får behandlas för att tillhandahålla uppgifter om fordonets beskaffenhet eller utrustning. Registreringsnummer har samma betydelse som i 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner. Vad som avses med fordonsidentifieringsnummer framgår av artikel 2.2 i kommissionens förordning (EU) nr 19/2011 av den 11 januari 2011 om krav för typgodkännande av tillverkarens föreskrivna skylt och för fordonsidentifieringsnummer till motorfordon och deras släpvagnar samt om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem. Registreringsnummer och fordonsidentifieringsnummer är att betrakta som personuppgifter t.ex. när uppgifterna är hänförliga till ett fordon vars registrerade ägare är en fysisk person. En förutsättning för att uppgifterna ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för det angivna ändamålet. Med uppgifter om ett fordons beskaffenhet och utrustning avses tekniska uppgifter om fordonet, såsom uppgifter om fordonets fabrikat, modellkod eller färg. De uppgifter som kan lämnas ut enligt paragrafen är således inte i sig att betrakta som personuppgifter.

Behörighetsverksamhet

7 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om

1. behörighet att föra ett fordon av ett visst slag eller i en viss verksamhet,
2. utbildning eller prov för viss behörighet,
3. färdskrivarkort, eller
4. avgifter.

Paragrafen reglerar de primära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör behörigheter. Övervägandena finns i avsnitt 7.10.1.

En grundläggande förutsättning för att en personuppgift ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen. Begreppet frågor om anses innefatta 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. Vidare innefattas myndighetens åtgärder 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 uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna utföra samtliga sådana åtgärder.

I *punkt 1* anges att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för frågor om behörighet att föra ett fordon av ett visst slag eller att föra ett fordon i en viss verksamhet. Ändamålet omfattar främst Transportstyrelsens verksamhet på körkorts- och yrkestrafikområdet. Körkort, förarbevis, traktorkort och körkortstillstånd utgör exempel på behörigheter att föra ett visst slags fordon. Med frågor om behörighet att föra fordon i en viss verksamhet avses t.ex. Transportstyrelsens handläggning av ärenden om yrkeskompetensbevis och taxiförarlegitimation.

Av *punkt 2* framgår att personuppgiftsbehandling är tillåten om den behövs för utbildning eller prov för viss behörighet. Exempelvis krävs för att körkort ska utfärdas att sökanden har avlagt godkänt förarprov. Vidare utfärdas ett yrkeskompetensbevis endast till en förare som har genomgått föreskriven utbildning. Ändamålet tillgodoser Transportstyrelsen behov av att behandla personuppgifter för att t.ex. registrera uppgifter om genomfört prov eller genomförd utbildning. Transportstyrelsen har vidare behov av att behandla personuppgifter för att förordna förrättare av olika prov. Ändamålet omfattar även den behandlingen.

Punkt 3 föreskriver att personuppgiftsbehandling får utföras om det behövs för utförande av arbetsuppgifter som gäller färdskrivarkort. Vad som avses med färdskrivarkort framgår av artikel 2 d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Det finns fyra olika slags färdskrivarkort: förarkort, företagskort, verkstadskort och kontrollkort. Ändamålet medger att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter om det är nödvändigt för att pröva frågor om alla slags färdskrivarkort. Personuppgifter kan exempelvis behöva behandlas vid Transportstyrelsens handläggning av ärenden om utfärdande, förnyelse, utbyte och återkallelse av färdskrivarkort.

Enligt *punkt 4* får behandling av personuppgifter ske om det behövs för frågor som gäller avgifter. Med avgifter avses exempelvis avgifter för utfärdande av behörighetshandlingar som t.ex. körkort, taxiförarlegitimation, förarbevis och kompetensbevis, men även olika ansökningsavgifter och förseningsavgifter. Bestämmelsen ger stöd för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter för att ta ut en avgift, men också för att utreda, uppbära, redovisa och återbetala avgifter. Med

uppbära avses att begära indrivning eller vidta andra åtgärder för verkställighet.

8 § *Personuppgifter som behandlas enligt 7 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om behörigheter som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning, för*

1. kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,

2. tillstånds- eller lämplighetsprövning eller annan liknande prövning,

3. försvars- eller beredskapsplanering,

4. tillsyn, eller

5. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om behörigheter.

I paragrafen regleras de sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende behörigheter för att lämnas ut till annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 7.10.2.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 7 § och således behandlas även med stöd av den paragrafen. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Enligt *punkt 1* får personuppgifter behandlas för att lämna ut uppgifter som behövs för kontroll av ordning och säkerhet i trafiken. Detta ändamål innefattar behandling av uppgifter om behörigheter, t.ex. körkortsbehörigheter och uppgifter om taxiförarlegitimation, som behövs vid Polismyndighetens kontroller av ordningen och säkerheten i trafiken.

Av *punkt 2* följer att personuppgiftsbehandling är tillåten för att tillhandahålla uppgifter som behövs för tillstånds- eller lämplighetsprövning eller annan liknande prövning. Ändamålet innefattar situationer där innehav av en behörighet av visst slag är en förutsättning för att sökanden ska få avlägga ett prov eller få ett tillstånd eller ett godkännande. Med stöd av ändamålet kan t.ex. uppgifter om körkortstillstånd lämnas ut till en förarprövare som ansvarar för förarprov för körkort. Vidare kan uppgifter om körkortsinnehav lämnas ut till Polismyndigheten inför ett beslut om förordnande som vägtransportledare och till kommuner för handläggning av en ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

I *punkt 3* anges att personuppgifter får behandlas för att tillhandahålla uppgifter som behövs för försvars- eller beredskapsplanering. Ändamålet omfattar bl.a. Försvarsmaktens behov av tillgång till uppgifter om t.ex. körkortsbehörigheter vid sådan planering.

Enligt *punkt 4* får personuppgiftsbehandling ske för att lämna ut uppgifter som behövs för tillsyn. Härmed avses tillsyn som ska utövas av ett annat statligt eller kommunalt organ än Transportstyrelsen, t.ex. en annan statlig myndighet. Ändamålet innefattar t.ex. Polismyndighetens behov av uppgifter om förarkort för färdskrivare, yrkeskompetensbevis och taxiförarlegitimation vid myndighetens kontroller enligt

förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., lagen om yrkeskompetensbevis och TTL.

Punkt 5 föreskriver att personuppgifter får behandlas för att lämna ut uppgifter om behörigheter som behövs för att utföra en annan uppgift än de som avses i punkterna 1–4 och som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om behörigheter. Exempel på verksamhet som kan träffas av ändamålet är Försäkringskassans behov av uppgifter om körkortsinnehav vid utredningar om bilstöd enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken (2010:110). Ändamålet omfattar även tillhandahållande av uppgifter till sådan brottsbekämpande statlig eller kommunal verksamhet som inte täcks av något annat särskilt angivet ändamål.

9 § *En uppgift i form av en fotografisk bild av en enskild som behandlas enligt 7 § får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla en uppgift som behövs i*

1. Polismyndighetens, Säkerhetspolisens eller Kustbevakningens brottsbekämpande och lagförande verksamhet, eller

2. Polismyndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

I paragrafen regleras vissa särskilda sekundära ändamål för vilka en uppgift i form av en fotografisk bild av en enskild får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende behörigheter. Övervägandena finns i avsnitt 7.10.3.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 7 §. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf.

Av bestämmelsen följer att ett körkortsfotografi som behandlas enligt 7 § även får behandlas för att lämnas ut till Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller Kustbevakningen. En förutsättning är att fotografiet behövs i Polismyndighetens, Säkerhetspolisens eller Kustbevakningens brottsbekämpande och lagförande verksamhet, eller vid Polismyndighetens upprätthållande av den allmänna ordningen och säkerheten. Med brottsbekämpande verksamhet avses även brottsförebyggande verksamhet. En ytterligare förutsättning för att fotografierna ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för det angivna ändamålet.

10 § *Personuppgifter som behandlas enligt 7 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om behörigheter som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller någon annan allmän eller enskild verksamhet.*

I paragrafen regleras de sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende behörigheter för att lämnas ut till en aktör som bedriver verksamhet som inte är statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 7.10.4.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 7 § och således behandlas även med stöd av den paragrafen. Det är alltså inte tillåtet att

samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Enligt paragrafen får personuppgiftsbehandling ske för att tillhandahålla uppgifter om behörigheter som behövs för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut. Sådana uppgifter kan t.ex. behövas för att försäkringsbolag ska kunna administrera olika typer av trafikförsäkringar. Bestämmelsen avser både behandling av personuppgifter för nyteckning av försäkring och administration av redan ingånget försäkringsavtal, liksom för reglering av inträffad skada. Behov av uppgifter om behörigheter kan även finnas inom ramen för en affärsförbindelse eller en rättstvist. Exempelvis har biluthyrningsfirmor och bilhandlare behov av tillgång till körkortsuppgifter för att kunna hyra ut ett fordon eller lämna ut ett fordon för provkörning. Ändamålet har sin motsvarighet i 5 § 2 LVTR. Bestämmelsen ger stöd för själva behandlingen av personuppgifterna, medan utrymmet för att lämna ut dem kan begränsas av bestämmelser om sekretess.

Tillståndsverksamhet

11 § *Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om*

1. tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet,
2. förordnande eller godkännande av personal,
3. undantag från trafikregler, eller
4. avgifter.

Paragrafen reglerar de primära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.1.

En grundläggande förutsättning för att en personuppgift ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av det i bestämmelsen angivna ändamålen. Begreppet frågor om anses innefatta 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. Vidare innefattas myndighetens åtgärder 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 uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna utföra samtliga sådana åtgärder.

I *punkt 1* anges att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att hantera frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet. Med yrkesmässig verksamhet på vägtrafikområdet avses t.ex. yrkesmässig trafik, taxitrafik, biluthyrning, olika former av yrkesmässig utbildning och redovisningscentraler för taxi. Även tillstånd att bedriva internationella vägtransporter utanför EES omfattas av ändamålet (jfr 3 kap. YTL). Med yrkesmässig trafik avses detsamma som i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om

upphävande av rådets direktiv 96/26/EG. Taxitrafik definieras i 1 kap. 3 § TTL. Med yrkesmässig utbildning avses t.ex. introduktionsutbildning och riskutbildning för körkort enligt KKL, utbildning för yrkesförarkompetens enligt lagen om yrkesförarkompetens och utbildning i trafikskola enligt lagen om trafikskolor. Det föreslagna ändamålet ger Transportstyrelsen möjlighet att behandla personuppgifter för att t.ex. handlägga ärenden och besvara frågor om tillstånd för att bedriva sådan verksamhet.

Enligt *punkt 2* får personuppgifter behandlas om det är nödvändigt för att hantera frågor om förordnande eller godkännande av personal. Ändamålet ger Transportstyrelsen stöd för att behandla personuppgifter om det är nödvändigt för frågor om förordnande eller godkännande av personal för den verksamhet som omfattas av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet. Exempelvis omfattas Transportstyrelsens behandling av personuppgifter när myndigheten prövar frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare enligt 3 § tredje stycket lagen om trafikskolor. Ändamålet omfattar vidare den behandling av personuppgifter som behövs för att Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet ska kunna godkänna trafiksäkerhetsgranskare för vägprojekt enligt 11 § vägsäkerhetslagen och säkerhetssamordnare enligt 4 § lagen om säkerhet i vägtunnlar.

I *punkt 3* anges att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att hantera frågor om undantag från trafikregler. Ändamålet innefattar Transportstyrelsens behandling av personuppgifter vid dispensprövningar i enskilda fall enligt trafikförordningen.

Av *punkt 4* följer att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att hantera frågor om avgifter. Avgifter tas ut för Transportstyrelsens handläggning av ärenden som rör tillstånd, t.ex. i form av en ansökningsavgift. Bestämmelsen ger stöd för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter för att ta ut en avgift, men också för att utreda, uppbära, redovisa och återbetala avgifter. Med uppbära avses att begära indrivning eller vidta andra åtgärder för verkställighet.

12 § *Personuppgifter som behandlas enligt 11 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om tillstånd som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning, för*

1. tillsyn, eller

2. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om tillstånd.

I paragrafen regleras de sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende tillstånd för att lämnas ut till annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet. Med uppgifter om tillstånd avses samtliga uppgifter som har samlats in med stöd av 11 §. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.2.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 11 § och således behandlas även med stöd av den paragrafen. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt

förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för något av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Enligt *punkt 1* får personuppgifter behandlas för att lämna ut uppgifter om tillstånd som behövs för tillsyn som ska utföras i en annan statlig eller kommunal verksamhet än Transportstyrelsens. Uppgifter om tillstånd kan exempelvis ha betydelse för Polismyndighetens kontroller av förares kör- och vilotider och för Skatteverkets tillsyn av transportbranschen i skattehänseende.

I *punkt 2* anges att personuppgifter får behandlas för att lämna ut uppgifter om tillstånd som behövs för att utföra en annan uppgift än den som avses i punkten 1 och som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om tillstånd. Ändamålet innefattar t.ex. Polismyndighetens behov av uppgifter om tillståndshavare vid utredningar av brott som olaga yrkesmässig trafik och olaga taxitrafik. Även behov som kan finnas i annan brottsbekämpande verksamhet omfattas av ändamålet. Vidare kan Skatteverket i ett skatteärende ha behov av att kontrollera vem som är innehavare av ett tillstånd att bedriva t.ex. yrkesmässig trafik eller taxitrafik. Även andra myndigheter kan för sin verksamhet ha behov av personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende tillstånd.

13 § *Personuppgifter som behandlas enligt 11 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om tillstånd som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller någon annan allmän eller enskild verksamhet.*

I paragrafen regleras de sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende tillstånd för att lämnas ut till en aktör som bedriver verksamhet som inte är statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.3.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 11 § och således behandlas även med stöd av den paragrafen. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Enligt paragrafen får personuppgiftsbehandling ske för att tillhandahålla uppgifter om tillstånd som behövs för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut. Sådana uppgifter kan t.ex. behövas för att försäkringsbolag ska kunna administrera olika typer av försäkringar. Bestämmelsen avser både behandling av personuppgifter för nyteckning av försäkring och administration av redan ingånget försäkringsavtal, liksom för reglering av inträffad skada. Behov av uppgifter om tillstånd kan även finnas inom ramen för en affärsförbindelse eller en rättstvist. Exempelvis har biluthyrningsfirmor behov av tillgång till uppgifter om taxitrafiktillstånd vid uthyrning av fordon som med stöd av FoL är registreringsbesiktigade för taxitrafik, eftersom sådana fordon endast får hyras ut till den som

innehar ett sådant tillstånd. Även de ackrediterade verkstäder som utför taxameterbesiktningar kan ha behov av uppgifter om tillståndshavare. Ändamålet har sin motsvarighet i 5 § 2 LVTR.

Tillsynsverksamhet

14 § *Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn om det är nödvändigt för att styrelsen ska kunna hantera frågor om*

1. tillsyn, eller

2. avgifter.

Paragrafen reglerar de primära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 7.12.1.

En grundläggande förutsättning för att en personuppgift ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för något av det i bestämmelsen angivna ändamålen. Begreppet frågor om anses innefatta 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. Vidare innefattas myndighetens åtgärder 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 uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna utföra samtliga sådana åtgärder.

I *punkt 1* anges att personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att hantera frågor om tillsyn. Ändamålet ger stöd för den behandling av personuppgifter som behövs vid Transportstyrelsens tillsyn på vägtrafikområdet. Tillsynen omfattar t.ex. fordonsbesiktningsverksamheten, redovisningscentraler för taxitrafik och innehavare av taxiförarlegitimation eller olika typer av tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet. Transportstyrelsen är även tillsynsmyndighet enligt vägsäkerhetslagen och lagen om säkerhet i vägtunnlar.

Av *punkt 2* följer att personuppgiftsbehandling är tillåten om den är nödvändig för frågor om avgifter. Transportstyrelsens tillsynsverksamhet finansieras i huvudsak med avgifter. Ändamålet innefattar myndighetens behov av att behandla personuppgifter för att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala sådana avgifter. Med uppbärande av avgifter avses att begära indrivning eller vidta andra åtgärder för verkställighet. Bestämmelsen ger också stöd för Transportstyrelsens behandling av personuppgifter vid påförande av sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser om kör- och vilotider enligt 9 kap. 6–9 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och cabotage enligt 5 a § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

15 § *Personuppgifter som behandlas enligt 14 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om tillsyn som behövs i en annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning.*

I paragrafen regleras de sekundära ändamål för vilka personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende tillsyn för att

lämnas ut till annan statlig eller kommunal författningsreglerad verksamhet. Övervägandena finns i avsnitt 7.12.2.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 14 § och således behandlas även med stöd av den paragrafen. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för det i bestämmelsen angivna ändamålet.

Enligt bestämmelsen får personuppgifter behandlas för att lämna ut uppgifter om tillsyn som behövs i annan statlig eller kommunal verksamhet än Transportstyrelsens. Som exempel kan nämnas att uppgift om ett företags riskvärde har betydelse för Polismyndighetens vägkontroller enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. För fullgörande av skattekontroll kan vidare Skatteverket ha behov av registrerade uppgifter om redovisningscentraler för taxitrafik och uppgift om ett företags riskvärde.

Gemensamma ändamål

16 § *Personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att fullgöra*

1. en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift, eller

2. en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande.

Paragrafen reglerar behandling av personuppgifter i två särskilt angivna fall och gäller oavsett om förutsättningarna för behandling enligt 3–15 §§ är uppfyllda. Ändamålen är primära och gäller för behandling av personuppgifter inom samtliga Transportstyrelsens verksamhetsområden på vägtrafikområdet, dvs. avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 7.13.1 och 2.

En grundläggande förutsättning för att en personuppgift ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för ett eller flera av de i bestämmelsen angivna ändamålen.

Av *punkt 1* följer att personuppgifter får behandlas för fullgörande av en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift. Exempel på sådan behandling kan vara diarieföring.

Punkt 2 ger stöd för personuppgiftsbehandling som är nödvändig för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra förpliktelser som följer av internationella åtaganden. Sverige har t.ex. åtaganden enligt ett flertal EU-rättsakter där Transportstyrelsen i egenskap av behörig myndighet eller kontaktpunkt för informationsutbyten är skyldig att fullgöra vissa förpliktelser som kan kräva behandling av personuppgifter. Som exempel kan nämnas utbyte av uppgifter om vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

Transportstyrelsen biträder även Polismyndigheten vid samarbete enligt rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (Prümrådsbeslutet) och vid informationsutbyte enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (CBE-direktivet), genom att som nationellt kontaktställe automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen. Förutom en skyldighet att utbyta vissa uppgifter kan det röra sig om en förpliktelse att registrera uppgifter eller att behandla uppgifter vid deltagande i samarbeten med utländska myndigheter, t.ex. vid tillsyn.

17 § *Personuppgifter som behandlas enligt 3, 7, 11, 14 eller 16 § 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 i enlighet med Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller ett av riksdagen godkänt avtal med en främmande stat eller en mellanfolklig organisation.

Paragrafen reglerar behandling av personuppgifter för att lämna ut uppgifter i några särskilt angivna fall. Ändamålen är alltså sekundära. Bestämmelsen gäller oavsett om förutsättningarna för behandling enligt övriga sekundära ändamål i lagen är uppfyllda och gäller för behandling av personuppgifter inom samtliga Transportstyrelsens verksamhetsområden på vägtrafikområdet, dvs. avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 7.13.3.

Behandling enligt denna paragraf förutsätter att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i 3, 7, 11, 14 eller 16 § och således behandlas även med stöd av någon av de paragraferna. Det är alltså inte tillåtet att samla in personuppgifter enbart i syfte att behandla dem enligt förevarande paragraf. En ytterligare förutsättning för att personuppgifter ska få behandlas med stöd av paragrafen är att behandlingen är nödvändig för det i bestämmelsen angivna ändamålet.

Av *punkterna 1 och 2* framgår att personuppgifter som behandlas med stöd av 3, 7, 11, 14 eller 16 § även får behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information till riksdagen eller regeringen eller, om uppgifterna lämnas med stöd av lag eller förordning, till en annan myndighet eller en enskild. Med enskild avses även en juridisk person. Uppgiftslämnandet kan ske av olika anledningar. I vissa fall sker utlämnandet på grund av en skyldighet att lämna ut uppgifter till vissa utpekade myndigheter enligt olika författningar. I den mån 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. Ett exempel är skyldigheten enligt 6 kap. 5 § OSL att i vissa fall lämna ut uppgifter till en annan myndighet.

Vidare finns det ett antal författningar med bestämmelser som medger att uppgifter får lämnas ut utan att det finns någon skyldighet att göra det. Ett exempel på en sådan bestämmelse är 10 kap. 15 § OSL. I bestämmelsen anges att sekretess inte hindrar att uppgift lämnas till riksdagen eller regeringen. Ett annat exempel är 10 kap. 27 § OSL som innebär att en sekretessbelagd uppgift får lämnas till en annan myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas ut har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.

Av *punkt 3* framgår att personuppgifter som behandlas med stöd av 3, 7, 11, 14 eller 16 § även får behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information till en utländsk myndighet, ett EU-organ eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet av uppgifterna sker i enlighet med Sveriges medlemskap i Europeiska unionen eller av uppgiftsskyldighet enligt en internationell konvention som Sverige har tillträtt eller enligt ett av riksdagen godkänt avtal med främmande stat eller mellanfolklig organisation. Bestämmelsen ger stöd för själva behandlingen av personuppgifterna, medan utrymmet för att lämna ut dem kan begränsas av bestämmelser om sekretess eller dataskyddsförordnings bestämmelser om överföring av personuppgifter till tredjeländer eller internationella organisationer. Är det fråga om en särskild föreskrift i lag eller förordning följer av 8 kap. 3 § OSL att sekretess inte hindrar ett utlämnande till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation. Med lag likställs en EU-förordning (se prop. 1998/99:18 s. 41 och 75 och prop. 1999/2000:126 s. 160 och 283). I övrigt gäller enligt samma bestämmelse att sekretessbelagda uppgifter får lämnas ut till utländska myndigheter eller mellanfolkliga organisationer om uppgiften i motsvarande fall skulle få lämnas ut till en svensk myndighet och det enligt den utlämnande myndighetens prövning står klart att det är förenligt med svenska intressen att uppgiften lämnas till den utländska myndigheten eller den mellanfolkliga organisationen.

18 § *Personuppgifter som behandlas enligt 3, 7, 11, 14 eller 16 § 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 uppgifter som behandlas enligt de primära ändamålen i 3, 7, 11, 14 eller 16 § i lagen får behandlas även för andra ändamål. Bestämmelsen gäller inom samtliga Transportstyrelsens verksamhetsområden på vägtrafikområdet, dvs. avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 7.13.4.

I paragrafen anges att uppgifter som behandlas för något av de primära ändamål som anges i 3, 7, 11, 14 eller 16 § får behandlas även för andra ändamål under förutsättning att behandlingen inte är oförenlig med insamlingsändamålet. Behandling av personuppgifter enligt denna paragraf förutsätter således att uppgifterna har samlats in för något av de primära ändamål som anges i lagen. Bestämmelsen är utformad i nära anslutning till artikel 5.1 b i dataskyddsförordningen, den s.k. finalitetsprincipen, och bör tolkas på samma sätt. Detta innebär bl.a. att behandling för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål i enlighet med artikel 89.1 i förordningen inte ska anses vara oförenlig med de

ursprungliga ändamålen. Det innebär också att de omständigheter som anges i artikel 6.4 a–e i förordningen ska beaktas vid bedömningen av om behandlingen är förenlig med finalitetsprincipen.

Rättelse

19 § *I fråga om en personuppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon 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 ett fordon, 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 om det är uppenbart obehövligt.

I paragrafen regleras rätten att få en personuppgift om registrerad fordonsägare rättad. Övervägandena finns i avsnitt 7.21.3.

Av *första stycket* framgår att rätten att få en personuppgift om registrerad fordonsägare rättad endast gäller i den utsträckning som rättelse kan ske utan skada för någon annans rättigheter eller friheter. Bestämmelsen innebär en begränsning av den registrerades rätt till rättelse enligt artikel 16 i dataskyddsförordningen. Begränsningen gäller dock bara i fråga om en uppgift om vem som är registrerad fordonsägare. En sådan uppgift får endast rättas om det kan ske utan skada för någon annan än den registrerades rättigheter eller friheter. En bedömning av eventuell skada ska således göras innan rättelse får ske. Skada skulle t.ex. kunna uppstå om en person genom en rättelse retroaktivt skulle bli ansvarig för skulder knutna till fordonet. Artikel 16 i dataskyddsförordningen och denna bestämmelse gäller inte för uppgifter om juridiska personer och avlidna (jfr 1 kap. 4 §). Vid rättelse av sådana uppgifter får i stället 36 § förvaltningslagen (2017:900) tillämpas.

I *andra stycket* anges att den som berörs av ett beslut om rättelse ska få möjlighet att yttra sig innan en rättelse sker. En förutsättning är dock att Transportstyrelsen känner till den berörda personen. Myndigheten behöver inte inhämta något yttrande om det är uppenbart obehövligt.

Säkerhetsåtgärder

20 § *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 3–15 §§, 16 § 2 och 17 § ska avskiljas så att tillgången till dem begränsas om de inte längre behövs i myndighetens 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.

Paragrafen reglerar säkerhetsåtgärder till skydd för personuppgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.17 och 7.22.

I *första stycket* slås fast att tillgången till personuppgifter hos Transportstyrelsen ska begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. Det är den personuppgiftsansvariga myndigheten som har ansvar för att avgöra vilka uppgifter respektive

medarbetare behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter. Myndigheten ansvarar också för att datasystemen utformas så att det är möjligt att på ett ändamålsenligt sätt begränsa tillgången till information på individnivå.

Enligt *andra stycket* ska Transportstyrelsen avskilja personuppgifter som behandlats för de ändamål som anges i 3–15 §§, 16 § 2 och 17 § när uppgifterna inte längre behövs för denna verksamhet. Med avskiljande menas att personuppgifterna tas bort från automatiserade uppgiftssamlingar eller system som används i verksamheten, t.ex. från ett ärendehanteringssystem. Det åligger Transportstyrelsen att införa rutiner för när avskiljande ska ske och på vilket sätt. Avskiljandet får inte innebära att uppgifter gallras i strid med arkivlagen (1990:782) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag.

Som framgår av första stycket åligger det Transportstyrelsen att begränsa den interna tillgången till avskilda personuppgifter till det som varje medarbetare behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. I vissa fall finns dock ett behov av tillgång till uppgifter i redan avslutade ärenden. Det kan till exempel vara aktuellt i Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Vid tillsyn av en tillståndshavare kan en handläggare exempelvis ha behov av tillgång till uppgifter i det avslutade ärendet om beviljande av tillstånd. Tillgång ska därför inte bara beviljas arkiveringspersonal, utan även handläggare som kan vara i behov av uppgifter som är avskilda i sitt dagliga arbete.

Tredje stycket innehåller en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om säkerhetsåtgärder till skydd för personuppgifter.

Sökning

21 § *Det är förbjudet att utföra sökningar i syfte att få fram ett urval av personer grundat på sådana uppgifter som avses i artikel 9.1 i EU:s dataskyddsförordning.*

Paragrafen reglerar sökning. Övervägandena finns i avsnitt 7.14.

Av paragrafen framgår att det är förbjudet att utföra sökningar i syfte att få fram ett urval av personer grundat på känsliga personuppgifter. Sökbegränsningen omfattar alla tekniska åtgärder som innebär att uppgifter används för att strukturera eller systematisera information i syfte att få fram ett urval av personer grundat på känsliga personuppgifter. Därmed förbjuds sökningar som görs för att få fram ett urval av personer som t.ex. grundas på uppgifter om hälsa. Däremot hindrar bestämmelsen inte sökningar som görs i ett annat syfte än att identifiera ett urval av individer, t.ex. för att ta fram verksamhetsstatistik eller för registervård.

Avgifter

22 § *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 innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter enligt vägtrafikdatalagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Övervägandena finns i avsnitt 7.24.

Transportstyrelsens verksamhet är i huvudsak avgiftsfinansierad. Bemyndigandet ger stöd för att meddela föreskrifter om avgifter för registrering och ärendehandläggning enligt vägtrafikdatalagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Med avgifter för registrering avses exempelvis den vägtrafikregisteravgift som årligen tas ut av vissa fordonsägare. Avgifter för ärendehandläggning kan t.ex. avse prövning av ansökningar om direktåtkomst och vissa registerutdrag.

3 kap. Gemensamt tillgängliga uppgifter

1 § *Detta kapitel innehåller särskilda bestämmelser för behandling av personuppgifter som görs eller har gjorts gemensamt tillgängliga i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Uppgifter som endast ett fåtal personer har rätt att ta del av anses inte som gemensamt tillgängliga.*

Detta kapitel gäller inte när personuppgifter behandlas med stöd av 2 kap. 16 § 1.

Lagen skiljer mellan behandling av ”gemensamt tillgängliga uppgifter” (inklusive behandling som innebär att personuppgifter görs gemensamt tillgängliga) och annan behandling av personuppgifter. I kapitlet finns särskilda bestämmelser om gemensamt tillgängliga uppgifter. Paragrafen anger de grundläggande kraven för att uppgifter ska anses vara gemensamt tillgängliga. Övervägandena finns i avsnitt 7.18.

I *första stycket* föreskrivs att de mer begränsande bestämmelserna i 3 kap. gäller vid behandling av personuppgifter som görs eller har gjorts gemensamt tillgängliga i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. En uppgift anses tillgänglig om en person har såväl faktisk möjlighet att ta del av uppgiften som rättslig behörighet att göra det. Avgörande för bedömningen av om personuppgifter är att anse som gemensamt tillgängliga eller inte är om uppgifterna bara är åtkomliga för en bestämd och begränsad personkrets. Om avsikten är att uppgifterna ska vara åtkomliga för en i förväg obestämd krets av anställda inom Transportstyrelsen får uppgifterna alltid anses vara gemensamt tillgängliga. Som exempel kan nämnas att uppgifter som förs in i vägtrafikregistret normalt är av den karaktären. Uppgifter som myndigheter eller enskilda har tillgång till genom direktåtkomst är alltid gemensamt tillgängliga, se kommentaren till 4 §.

Om uppgifterna lagras på ett sådant sätt att endast en viss person har tillgång till dem, kan uppgifterna normalt inte anses gemensamt tillgängliga. Personuppgifter som lagras elektroniskt på hårddisken i en dator eller en server i samband med att en enskild tjänsteman arbetar med ordbehandling och som är åtkomliga endast för tjänstemannen själv (och för systemadministratören) kan alltså inte anses vara gemensamt tillgängliga. I sådana fall är bestämmelserna i 3 kap. inte tillämpliga. Det gäller även om syftet är att uppgifterna senare ska lagras så att andra får tillgång till dem. Det är alltså först när insamlade uppgifter görs tillgängliga för fler än ett fåtal personer som bestämmelserna i 3 kap. blir

tillämpliga. En annan sak är att den som samlar in uppgifter, som kan antas bli gemensamt tillgängliga vid en senare tidpunkt, redan vid insamlingstillfället har goda skäl att beakta de särskilda regler som gäller för behandling av gemensamt tillgängliga personuppgifter för att inte försvåra den fortsatta behandlingen.

I vilken utsträckning uppgifter som är tillgängliga enbart för en bestämd krets av personer är att anse som gemensamt tillgängliga får bedömas med hänsyn till främst hur många personer som har tillgång till uppgifterna. Enbart det förhållandet att fler än en har tillgång till uppgifterna innebär inte att uppgifterna ska anses gemensamt tillgängliga. Behandlingar som görs exempelvis inom ramen för ett ärende eller ett projekt som endast vissa utpekade tjänstemän har tillgång till kan alltså falla utanför regleringen i 3 kap. Om antalet tjänstemän i en sådan grupp uppgår till fler än ett fåtal, måste dock de personuppgifter som behandlas inom gruppen, trots att den är avgränsad, anses vara gemensamt tillgängliga. Var gränsen går får bedömas med hänsyn till samtliga omständigheter i ett enskilt fall, men en tumregel kan vara att uppgifterna är att anse som gemensamt tillgängliga om antalet deltagare i gruppen överstiger tio. Hur många som faktiskt hanterar uppgifterna saknar däremot betydelse för bedömningen.

Även den tid under vilken uppgifter avses bli behandlade kan ha betydelse för frågan om uppgifterna ska anses vara gemensamt tillgängliga eller inte. I ett ärende eller projekt med längre varaktighet måste man räkna med att de personer som sysslar med ärendet eller projektet med tiden kommer att bytas ut. Som en följd av detta kommer de uppgifter som behandlas att bli tillgängliga för ett större antal personer än vad som motsvarar det normala antalet deltagare i gruppen. Mot den bakgrunden kan uppgifter som behandlas i ärenden eller projekt vilkas handläggning drar ut på tiden ibland anses vara gemensamt tillgängliga, trots att antalet deltagare vid varje givet tillfälle är begränsat till en mindre grupp av personer.

När det gäller frågan om huruvida en uppgift är gemensamt tillgänglig eller inte är det viktigt att framhålla att karaktären av en uppgift kan förändras under den tid som den behandlas. Uppgifter som från början har betraktats som icke gemensamt tillgängliga kan vid ett senare tillfälle vara att anse som gemensamt tillgängliga. Då ska de strängare bestämmelserna om behandling av gemensamt tillgängliga uppgifter tillämpas.

Av *andra stycket* följer att bestämmelserna i 3 kap. inte gäller när personuppgifter behandlas med stöd av bestämmelserna i 2 kap. 16 § 1 om diarieföring m.m. I kommentaren till den paragrafen utvecklas närmare vilken personuppgiftsbehandling som får utföras med stöd av de bestämmelserna.

Personuppgifter som får göras gemensamt tillgängliga

2 § *Personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn får göras 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. Övervägandena finns i avsnitt 7.18.2.

Enligt *första stycket* får personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn göras gemensamt tillgängliga. Transportstyrelsen får enligt 2 kap. 3, 7, 11, 14 och 16 §§ samla in personuppgifter för ett flertal primära ändamål inom ramen för de olika verksamhetsområdena, bl.a. för frågor om fordons registrering och användning, behörighet att föra ett fordon och tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet. Det rör sig exempelvis om uppgifter om fordonsägare, vissa tekniska uppgifter om ett fordon, körkortsinnehav och innehavare av tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet. Personuppgifter som behandlas för något av de primära ändamålen får även göras gemensamt tillgängliga i verksamheten.

I *andra stycket* upplyses att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om uppgifter som görs gemensamt tillgängliga.

Sökning

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

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

Paragrafen reglerar sökning i gemensamt tillgängliga uppgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.18.3.

I *första stycket första meningen* finns en upplysningsbestämmelse om att regeringen kan meddela föreskrifter om sökbegrepp. Enligt *andra meningen* begränsas möjligheterna att utföra sökningar i gemensamt tillgängliga uppgifter. Vid en sådan sökning får det endast användas sådana sökbegrepp som framgår av föreskrifter som regeringen har meddelat.

Enligt *andra stycket* gäller inte sökbegränsningsreglerna i första stycket vid sökning som görs i en viss handling som redan har identifierats. Med handling avses en färdig elektronisk handling dvs. en handling som har getts en bestämd, fixerad form som kan återskapas gång på gång. Det handlar således här om sökning endast i begränsade informationsmängder.

Direktåtkomst

4 § *Direktåtkomst till personuppgifter hos Transportstyrelsen får endast*

1. medges till sådana uppgifter som avses i 2 kap. 1 §,

2. medges för de ändamål som anges i 2 kap. 3 och 4 §§, 5 § 1–4, 6–15 §§, 16 § 2, 17 och 18 §§, och

3. avse personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga.

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

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 bestämmelsen i 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 7.19.1.

Med direktåtkomst avses att någon har direkt tillgång till register, databaser eller andra samlingar av uppgifter som behandlas automatiserat och på egen hand kan söka efter information, dock utan att kunna påverka innehållet i uppgiftssamlingen. I uttrycket direktåtkomst ligger också att den som är ansvarig för uppgiftssamlingen inte har någon kontroll över vilka uppgifter som mottagaren vid ett visst tillfälle får del av.

I *första stycket* anges ramarna för vilka uppgifter som får omfattas av direktåtkomst och för vilka syften direktåtkomst får beviljas. Bestämmelsen innebär inte en absolut rätt till direktåtkomst om förutsättningarna är uppfyllda, utan anger endast i vilken form uppgifter får lämnas ut. Möjligheten att lämna ut uppgifter genom direktåtkomst kan begränsas genom att vissa uppgifter är skyddade av sekretess. I de fall en sekretessbrytande bestämmelse kan åberopas kan dock även sådana uppgifter lämnas ut genom direktåtkomst. Möjligheten att ge direktåtkomst saknar sekretessbrytande verkan.

Av *punkt 1* följer att direktåtkomst endast får medges till uppgifter som ingår i Transportstyrelsens uppgiftssamling vägtrafikregistret. En uppräkning av de uppgifter som ska ingå i uppgiftssamlingen kommer att regleras i förordning, jfr kommentaren till 2 kap. 1 §.

Enligt *punkt 2* får direktåtkomst endast medges för de ändamål som anges i 2 kap. 3 och 4 §§, 5 § 1–4, 6–15 §§, 16 § 2, 17 och 18 §§. Direktåtkomst får således medges för samtliga primära ändamål utom för ändamålet i 2 kap. 16 § 1 om diarieföring m.m. och för samtliga sekundära ändamål utom då mottagarens syfte är att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller liknande register eller att göra en s.k. urvalsdragning för direkt marknadsföring av information om fordonsägare.

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* följer att den registrerade alltid får ha direktåtkomst till sina egna personuppgifter.

I *tredje stycket* finns en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om direktåtkomst i olika avseenden.

Enligt *punkt 1* kan föreskrifter meddelas om omfattningen av direktåtkomsten. Direktåtkomst behöver således inte medges till samtliga uppgifter.

Av *punkt 2* följer att föreskrifter kan meddelas om undantag från förbudet i första stycket 1 att medge direktåtkomst till andra uppgifter än sådana som ingår i det s.k. vägtrafikregistret enligt 2 kap. 1 §. Direktåtkomst kan därmed vid behov medges till exempelvis en elektronisk handling.

Föreskrifter får enligt *punkt 3* meddelas om behörighets- och säkerhetsfrågor såvitt avser direktåtkomst.

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

Paragrafen reglerar ansvaret för att tillgången till personuppgifter som har lämnats ut genom direktåtkomst begränsas. Övervägandena finns i avsnitt 7.19.1.

Av paragrafen framgår att den som har beviljats direktåtkomst till personuppgifter som behandlas enligt lagen ansvarar för att tillgången till uppgifterna begränsas. Mottagaren, som kan vara antingen en allmän eller en enskild aktör, är alltså skyldig att se till att endast den som behöver en uppgift för att fullgöra sina arbetsuppgifter har möjlighet att få del av uppgiften.

6 § *Vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.*

Paragrafen reglerar den svenska kontaktpunktens möjlighet att göra sökningar i andra staters register över vägtransportföretag i enlighet med artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009. Paragrafen motsvarar 8 a § LVTR, men har anpassats till den nya personuppgiftsregleringen på vägtrafikområdet. Övervägandena finns i avsnitt 7.19.1.

Transportstyrelsen är även i fortsättningen den svenska kontaktpunkten (jfr 1 kap. 2 § tredje stycket FVTR).

Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2. I lagen (2019:000) om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om vad som gäller i fråga om

a) ärenden som avser en begäran om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare som har gjorts före ikraftträdandet, och

b) överklagande av beslut.

Lagen träder enligt bestämmelsen i *punkt 1* i kraft den 1 april 2019.

Av *punkt 2* framgår att det finns övergångsbestämmelser att beakta i lagen om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Övergångsbestämmelserna gäller i fråga om ärenden som avser en begäran om rättelse av en uppgift om vem som är registrerad fordonsägare, om ärendet har inletts före den 1 april 2019, och om överklagande av beslut.

Övervägandena finns i avsnitt 10.

12.2 Förslaget till lag om fordons registrering och användning

Allmänna bestämmelser

1 § *Denna lag innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon hos Transportstyrelsen.*

Lagen gäller dock inte

1. fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt,

2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon, eller

3. mopeder klass II.

Vilka uppgifter som ska registreras hos Transportstyrelsen framgår av 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:000) och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Den motsvarar huvudsakligen bestämmelsen i 1 § LVTR. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.1 och 2.

I *första stycket* anges lagens tillämpningsområde. Till skillnad från LVTR reglerar den nya lagen dock endast registreringsplikten för motordrivna fordon och släpfordon och därmed sammanhängande frågor. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns numera i vägtrafikdatalagen. Registreringen av motordrivna fordon och släpfordon är en förutsättning för att ett fordon ska få användas i Sverige och i lagen anges villkoren och förutsättningarna för en registrering, se även propositionen Lag om vägtrafikregister, m.m. (prop. 2000/01:95 s. 97).

Andra stycket anger undantagen från lagens tillämpningsområde och motsvarar 1 § andra stycket LVTR. Med motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående i *punkt 2* avses t.ex. mindre motordrivna snöplogar och motordrivna jordfräsar.

I *tredje stycket* finns en upplysning om att bestämmelser om vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret framgår av vägtrafikdatalagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

2 § *Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

Av paragrafen framgår att de fordons- och viktbegrepp som används i lagen ska förstås på samma sätt som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Lagen om vägtrafikdefinitioner innehåller de centrala definitionerna av grundläggande fordons- och viktbegrepp på vägtrafikområdet. Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 3 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 93 f. och 98).

Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.1.

3 § *Bestämmelserna i denna lag om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren, när det är fråga om ett fordon som innehas*

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

Av paragrafen framgår att bestämmelser om ägaren av ett fordon i vissa fall ska tillämpas på innehavaren. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.1.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 4 § LVTR och innebär att den som innehar ett fordon enligt ett avbetalnings- eller leasingkontrakt på det sätt som bestämmelsen föreskriver i registreringshänseende ska behandlas som fordonsägare och fullgöra de förpliktelser som åvilar en ägare (se även prop. 2000/01:95 s. 98).

4 § *Om någon som inte har fyllt 18 år äger ett fordon eller innehar det under sådana omständigheter som anges i 3 §, tillämpas det som sägs i lagen om ägaren på en förmyndare för honom eller henne.*

Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller

2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Paragrafen innehåller bestämmelser som gäller när ett fordon uppges ägas eller innehas av ett barn. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.1.

Om ett barn uppges äga ett fordon, ska enligt *första stycket* vad som sägs i lagen om ägaren i stället tillämpas på en förmyndare för barnet. Motsvarande gäller om ett barn innehar ett fordon enligt ett avbetalnings- eller leasingkontrakt på sätt som anges i 3 §. Betalningsansvar och andra skyldigheter som åvilar den som är registrerad som ägare till ett fordon kommer således i de aktuella fallen att istället läggas på den förmyndare som registreras. Detta gäller t.ex. skatter och avgifter på grund av olovlig parkering. Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 4 a § LVTR och syftar till att förhindra att barn skuldsätts genom registrering som ägare av motorfordon, se propositionen Skydd för barn genom registrering av förmyndare i vägtrafikregistret, m.m. (prop. 2005/06:117).

Enligt *andra stycket* ska bestämmelserna om förmyndare i första stycket inte tillämpas om barnet har förarbehörighet för fordonet eller, i fråga om ett släpfordon, för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Registrering som förutsättning för rätt att använda fordon

5 § *För att följande fordon ska få användas ska uppgifter om fordonen registreras i vägtrafikregistret med de undantag som anges i 6–9 och 11 §§.*

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.

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer skatteklass I, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet utgörs av en ombyggd bil.

I paragrafen anges vilka fordon som ska vara registrerade för att få användas. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.1.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 12 § LVTR. De flesta motordrivna fordon, med några undantag, och vissa släpvagnar omfattas av registreringskravet, se även prop. 2000/01:95 s. 102 och propositionen Ny vägtrafikskattelag, m.m. (prop. 2005/06:65). Undantagen från registreringsplikten motsvarar undantagen i 13–16 och 18 §§ LVTR.

I *punkt 5* införs beskrivningen ”om motorredskapet utgörs av en ombyggd bil” i stället för den tidigare beskrivningen ”om motorredskapet är en bil som byggts om till motorredskap”. Genom ändringen tydliggörs att fordonet ska betraktas som ett motorredskap och inte som en bil, jfr propositionen Godkännande och marknadskontroll av fordon (prop. 2015/16:31).

Undantag från registreringsplikten

6 § *Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om*

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,

4. fordon som vid besiktning eller inspektion av en polisman eller en sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen provkörs i den utsträckning som behövs för att förrättningen ska kunna genomföras,

5. fordon som provkörs vid provning inför ett enskilt godkännande i den utsträckning som behövs för att provningen ska kunna genomföras,

6. fordon som provkörs av den som Trafikverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende enligt fordonslagen,

7. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning eller ett enskilt godkännande av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

8. fordon som används med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet eller provningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Om en polisman finner anledning att anta att ett fordon som han eller hon anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4.

Paragrafen reglerar undantag från registreringsplikten, se även prop. 2000/01:95 s. 103 och propositionen Ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister (prop. 2008/09:107). Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.1.

Paragrafen motsvarar i princip bestämmelsen i 13 § LVTR. Hänvisningarna i första stycket första meningen till 12 § LVTR, i första stycket 8 till 18 § LVTR och i första stycket 3 till 23 § första stycket 4 LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 5 och 11 §§ samt 16 § första stycket 4 denna lag.

I *första stycket 6* preciseras att med handläggning av ett ärende avses ett ärende enligt FoL.

I *första stycket 7* görs ett tillägg för provkörning av ett amatörbyggt eller ombyggt fordon inför ett enskilt godkännande. Godkännande av amatörbyggda eller ombyggda fordon kan ske genom antingen registreringsbesiktning eller enskilt godkännande (se 4 kap. 2–4 §§ FoF).

7 § *Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om fordon i internationell vägtrafik i Sverige.*

Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik i Sverige om

1. fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands,

2. fordonet inte är registrerat i Sverige, och

3. fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt användas här.

Paragrafen reglerar undantag från registreringsplikten för fordon i internationell vägtrafik i Sverige. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.1.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 14 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 103). Hänvisningen i första stycket första meningen till 12 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 5 § denna lag. Avsikten med begreppet tillfälligt användas i *andra stycket 3* är att möjliggöra turisttrafik och annan gränsöverskridande trafik. Avgörande för bedömningen av begreppet är avsikten med användningen och förhållandena när inresan skedde.

8 § *Bestämmelserna i 5 § gäller inte motordrivna fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge och släpfordon som är kopplade till dem, om fordonen används i Sverige under högst ett år.*

Första stycket gäller även danska fordon som får användas i Danmark med ”faste prøveskilter”, finska fordon som får användas i Finland med ”provnummerskyltar” och norska fordon som får användas i Norge med ”prøvekjennemerke”.

Om det i Danmark, Finland eller Norge har meddelats ett särskilt tillstånd att där tillfälligt använda ett fordon som inte är registrerat i landet, får fordonet under den tid som tillståndet avser användas i Sverige.

Paragrafen reglerar undantag från registreringsplikten i vissa fall för fordon som är registrerade eller på annat sätt får användas i Danmark, Finland eller Norge. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.1.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 15 § LVTR och grundar sig på en överenskommelse med Danmark, Finland och Norge (SÖ 1085:91) om godkännande av körkort och registrering av fordon (se även prop. 2000/01:95 s. 103). Hänvisningen i första stycket första meningen till

12 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 5 § denna lag.

9 § *Den som har sin egentliga hemvist i Sverige och som har förvärvat ett fordon som avses i 5 § men som inte är registrerat här, får under en vecka från det att fordonet fördes in i Sverige använda det med stöd av en giltig utländsk registrering. Detta gäller dock endast den som inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om användning av ett fordon med stöd av en utländsk registrering. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.1.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 16 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 66 f. och 103). Hänvisningen till 12 § LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 5 § denna lag.

Användning av avställda fordon

10 § *Ett avställt fordon får användas endast*

1. i den omfattning som enligt 5 § 2 och 5 samt 6 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,

2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet används för att avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det används i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,

3. under tid då fordonet innehas av Försvarsmakten enligt ett skriftligt avtal eller användas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), enligt 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, och

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

I paragrafen anges de situationer då ett avställt fordon får användas. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.1.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 17 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 104). Hänvisningarna till 12 § 2 och 5 och 13 § första och tredje styckena LVTR respektive 18 § LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 5 § 2 och 5, 6 § första och tredje styckena respektive 11 § denna lag.

Saluvagnslicens

11 § *Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller som är avställda och som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med eller som licenshavaren utför fordonstester med, användas för*

1. provkörning i samband med tillverkning eller reparation och testkörning,

2. färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal, plats för testkörning eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till ett garage,

3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande, och

4. körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning.

I paragrafen regleras hur fordon får användas med stöd av en saluvagnslicens. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.2.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 18 § LVTR (se även prop. 2008/09:107 s. 63 f. och s. 104).

12 § *En saluvagnslicens får efter ansökan beviljas den som*

1. yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon,

2. yrkesmässigt tillverkar fordonskomponenter,

3. anges i 17 § första stycket 4 och som för in fordon i Sverige för testkörning, eller

4. på uppdrag yrkesmässigt utför sådan testkörning som avses i 3.

En ansökan om saluvagnslicens får inte beviljas om det skäligen kan antas att licensen kommer att missbrukas eller om det finns något annat särskilt skäl mot att licens beviljas.

Med tillverkning avses i första stycket även sådan påbyggnad eller lackering som ingår som ett led i arbetet med att färdigställa fordonen.

Paragrafen reglerar förutsättningarna för att bevilja saluvagnslicens. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.2.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 19 § LVTR (se även prop. 2005/06:108 och prop. 2000/01:95 s. 104 f.). Bestämmelsen i 19 § tredje stycket LVTR har förts över till 13 § i denna lag.

Paragrafens *första stycke* har skrivits om i punktform. Hänvisningen i första stycket andra meningen till 23 § första stycket 4 LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 17 § första stycket 4 denna lag.

En viktig skillnad mellan saluvagnslicens och registrering är att det i det förstnämnda fallet inte är fråga om några specifika utpekade fordon utan det rör sig om ett visst antal fordon som samtidigt kan användas med stöd av en saluvagnslicens.

När det gäller transport av fordon är det behovet av att transportera fordon trots att de är avställda eller oregistrerade som ska beaktas. Transportbehovet ska ligga naturligt i verksamheten. Exempel på detta är fall av renodlad transport av nya fordon t.ex. mellan tillverkare och hamnar, uppställningsplatser och liknande.

Med begreppet påbyggnad avses ett led i tillverkningen, exempelvis när chassi och hytt tillverkas hos ett företag medan flaket byggs hos ett annat företag, eller ett busschassi tillverkas hos en leverantör medan karosseri och inredning byggs på hos en annan. Med påbyggnad avses däremot inte utrustning som monteras på ett färdigbyggt fordon, exempelvis montering av kran, skyddsutrustning, ljusskylt eller liknande.

13 § *En saluvagnslicens gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl får den dock begränsas till en viss tid.*

Paragrafen reglerar en saluvagnslicens giltighetstid. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.2.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 19 § tredje stycket LVTR (se även prop. 2005/06:108 s. 11 f.). Som huvudregel gäller en saluvagnslicens tills vidare. Det finns möjlighet att bevilja en tidsbegränsad saluvagnslicens om det finns särskilda skäl. Ett exempel på ett sådant särskilt skäl kan vara att sökanden inte kan ange någon försäljning under de senaste tolv månaderna, eftersom verksamheten är nystartad. Kravet på yrkesmässighet gäller dock även tidsbegränsade saluvagnslicenser. När en tidsbegränsad saluvagnslicens löper ut kan innehavaren ansöka om en permanent saluvagnslicens.

14 § *En saluvagnslicens ska återkallas om*

1. licensen inte har utnyttjats under de senaste tolv månaderna,

2. saluvagnsskatten inte har betalats,

3. licensen har utnyttjats i strid med bestämmelserna om sådan licens, eller

4. licenshavaren på något annat sätt har visat sig olämplig eller det annars finns någon särskild anledning att återkalla licensen.

Återkallelse enligt första stycket 3 eller 4 ska inte ske i ringa fall.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 20 § LVTR och anger när en saluvagnslicens ska återkallas (se även prop. 2000/01:95 s. 105). Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.2.

Bestämmelsen *i första stycket 4* om andra särskilda anledningar för att återkalla licensen är bl.a. tillämplig när den som innehar en saluvagnslicens själv begär att licensen ska upphöra (återkallelse på egen begäran).

Tillfällig registrering

15 § *Motordrivna fordon och släpfordon får registreras tillfälligt.*

Vid tillämpningen av bestämmelserna om tillfällig registrering avses med nytt fordon ett fordon som inte är, har varit eller borde ha varit registrerat här i landet annat än i förening med avställning.

Paragrafen reglerar vilka fordon som får registreras tillfälligt. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 21 § LVTR, men har ändrats språkligt (se även prop. 2000/01:95 s. 66 f. och s. 105).

16 § *Ett fordon som förs in till Sverige för att användas stadigvarande här får registreras tillfälligt om*

1. fordonet inte är registrerat här,

2. fordonets ägare har sin egentliga hemvist här, och

3. fordonets ägare inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller under tre månader från den dagen den beslutades. Den upphör dock att gälla två veckor efter det att fordonet godkänts vid en registreringsbesiktning.

Av paragrafen framgår under vilka förutsättningar ett fordon som förs in till Sverige för att användas stadigvarande här får registreras tillfälligt. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 22 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 66 f. och 105). För att ett fordon ska få registreras tillfälligt enligt bestämmelsen krävs att fordonet inte är registrerat i Sverige och att ägaren inte har sin egentliga hemvist här. Begreppet egentligt hemvist ska tolkas på samma sätt som i 7 § första stycket folkbokföringslagen (1991:481).

17 § *Ett fordon som inte ska användas stadigvarande i Sverige får registreras tillfälligt om*

1. sökanden inte har sin egentliga hemvist i landet och förvärvar ett fordon här,

2. sökanden har sin egentliga hemvist i landet och förvärvar ett nytt fordon här men avser att flytta från landet inom tre månader från den dag då den tillfälliga registreringen beslutas,

3. sökanden är en svensk utlandsmyndighet som förvärvar ett nytt fordon här som ska användas utanför landet, eller

4. sökanden inte har sin egentliga hemvist eller, i fråga om en juridisk person, sin ledning i Sverige och sökanden eller den som representerar den juridiska personen endast tillfälligt ska vistas i landet och fordonet endast tillfälligt ska användas här, och

a) det har förts in i eller ska föras in i landet för testkörning eller annat liknande ändamål, eller

b) det har förts in i landet för enskilt bruk.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller från den dag den beslutades och under tolv månader eller om sökanden begär det under tre eller sex månader. Tillfällig registrering enligt första stycket 1 av ett fordon som inte är nytt gäller dock endast under en månad.

Av paragrafen framgår under vilka förutsättningar ett fordon som inte ska användas stadigvarande i Sverige, får registreras tillfälligt. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 23 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 66 f. och 105).

Första stycket 1–3 möjliggör tillfällig registrering vid export av fordon, enligt *punkt 1* även av begagnade fordon. Begreppet egentlig hemvist ska tolkas på samma sätt som i 7 § första stycket folkbokföringslagen.

18 § *Ett fordon får registreras tillfälligt på nytt först tolv månader efter att den närmast föregående perioden av tillfällig registrering har upphört. Denna begränsning för en ny registrering gäller dock inte sådana fordon som anges i 17 § första stycket 4 och som används för testkörning.*

Paragrafen begränsar möjligheten att på nytt tillfälligt registrera ett fordon. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 24 § LVTR. Bestämmelsen tillkom ursprungligen för att motverka missbruk av institutet tillfällig registrering (se även prop. 2000/01:95 s. 72 och 106 och prop. 2001/02:183 s. 18). Hänvisningen till 23 § första stycket 4 LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 17 § första stycket 4 denna lag.

19 § *Ett enligt 16 § tillfälligt registrerat fordon får användas utan någon annan inskränkning än den som avses i 21 §, om fordonet har förts in från ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och har en giltig registrering i det landet som innebär att det får användas obegränsat enligt det landets bestämmelser.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om användning av ett tillfälligt registrerat fordon som har förts in från ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) för att stadigvarande användas i Sverige. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 25 § LVTR. Ett fordon som uppfyller kraven i bestämmelsen får användas utan någon annan inskränkning än att det inte får användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik (se även prop. 2000/01:95 s. 72 och 106). Hänvisningarna till 22 och 27 §§ LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 16 och 21 §§ denna lag.

20 § *Ett enligt 16 § tillfälligt registrerat fordon får i andra fall än som avses i 19 § användas*

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, ett tullkontor eller en annan plats som Tullverket anvisat eller godkänt, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på registreringsbesiktning eller enskilt godkännande, eller

2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning får det dock användas här för andra ändamål än som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om fordonet har ändrats efter besiktningen så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller det i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållanden påverkats.

Paragrafen innehåller ytterligare bestämmelser om användning av ett tillfälligt registrerat fordon som har förts in i Sverige för att stadigvarande användas här. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 26 § LVTR och avser fordon som är avsedda att senare registreras i vägtrafikregistret för att stadigvarande användas i Sverige (se även prop. 2000/01:95 s. 72 och 106 och prop. 2008/09:107 s. 7 f.). Av paragrafen framgår att den tillåtna användningen av ett fordon med stöd av en tillfällig registrering är inskränkt innan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning. Hänvisningen till 22 och 25 §§ LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelser i 16 och 19 §§ denna lag.

21 § *Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik.*

Paragrafen begränsar den tillåtna användningen av ett tillfälligt registrerat fordon. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 27 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 73 och 106). Begränsningen har införts mot bakgrund av

de krav på fordon som bör ställas inom den yrkesmässiga trafiken. Paragrafens lydelse har tidigare kompletterats med ordet taxitrafik eftersom taxitrafik inte längre omfattas av begreppet yrkesmässig trafik, jfr propositionen Nya lagar för yrkestrafik och taxi (prop. 2011/12:80).

22 § *Beslut ska fattas om att en tillfällig registrering ska upphöra om*
1. förutsättningarna i 16 eller 17 § inte är uppfyllda,
2. fordonet har bytt ägare, eller
3. ägaren begär att registreringen ska upphöra.

Av paragrafen framgår under vilka förutsättningar en tillfällig registrering ska upphöra. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.3.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 28 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 73 och 106 och prop. 2001/02:183). Hänvisningarna till 22 och 23 §§ LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 16 och 17 §§ denna lag.

Straffbestämmelser

23 § *Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid med 5, 10, 11, 20 eller 21 § 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 av honom eller henne för att hindra att fordonet användes.

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

Paragrafen innehåller straffbestämmelser och behandlas även i avsnitt 8.3.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 29 § LVTR. I paragrafen anges att den som använder ett fordon i strid med vissa av bestämmelserna i lagen kan dömas till penningböter (se även prop. 2000/01:95 s. 85 f. och 106). Det rör sig exempelvis om den som använder ett oregistrerat fordon eller ett avställt fordon i otillåten omfattning. Hänvisningarna till 12, 17, 18, 26 och 27 §§ LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 5, 10, 11, 20 och 21 §§ denna lag.

24 § *Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 § andra stycket döms till penningböter.*

Paragrafen innehåller en straffbestämmelse och behandlas även i avsnitt 8.3.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 30 § LVTR och anger att den som bryter mot vissa särskilda bestämmelser vid färd till besiktning ska dömas till penningböter (se även prop. 2000/01:95 s. 85 f. och 107). Hänvisningen till 13 § andra stycket LVTR har ersatts med en hänvisning till motsvarande bestämmelse i 6 § andra stycket denna lag.

25 § *Bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen om ansvar för ägare eller användare av fordon tillämpas i fråga om ett fordon som ägs eller används av staten eller en kommun på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att förebygga en förseelse och en sådan ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller användare på den överordnade.*

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges 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 innehåller bestämmelser om s.k. delegerat ägaransvar och behandlas även i avsnitt 8.3. Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 31 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 85 f. och 107).

Hindrande av fortsatt färd

26 § *Om ett fordon används i strid med 5, 10, 11, 20 eller 21 § eller en föreskrift som har meddelats i anslutning till denna lag, ska en polisman hindra fortsatt färd om den skulle utgöra en väsentlig olägenhet.*

Paragrafen reglerar villkoren för hindrande av fortsatt färd med ett fordon. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.3.

Paragrafen motsvarar i huvudsak bestämmelsen i 32 § LVTR och anger att en polisman kan hindra fortsatt färd med ett fordon som används i strid med vissa bestämmelser i lagen eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen (se även prop. 2000/01:95 s. 87 f. och 107). Hänvisningarna till 12, 17, 18, 26 och 27 §§ LVTR har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i 5, 10, 11, 20 och 21 §§ denna lag. Ett exempel på när fortsatt färd med ett fordon kan anses utgöra en väsentlig olägenhet är när fordonet är oregistrerat och därmed inte kan identifieras.

Förfarande och överklagande

27 § *Frågor om saluvagnslicens och tillfällig registrering prövas av Transportstyrelsen.*

Paragrafen anger prövningsmyndighet och behandlas även i avsnitt 8.4.

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i 33 § LVTR och anger att Transportstyrelsen prövar frågor om saluvagnslicens och tillfällig registrering (se även prop. 2000/01:95 s. 88 f. och 107).

28 § *Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklaganden och behandlas även i avsnitt 8.4.

Paragrafen motsvarar delvis bestämmelsen i 34 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 88 f. och 107). Beslut enligt lagen avser exempelvis beslut om saluvagnslicens och tillfällig registrering.

I fråga om exempelvis talerätt och överklagandetid finns bestämmelser i förvaltningslagen.

29 § *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. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.4.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 35 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 89).

Beslut och bemyndiganden

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

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i enskilda fall medge undantag från registreringsplikten och från regler om användning av fordon. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.1 och 5.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 36 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 89 f. och 108).

31 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om*

1. andra förpliktelser i fråga om registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen, dock inte föreskrifter som avser skatt,

2. rätten att använda fordon som hör hemma i något annat land, och

3. avgifter för registrering, andra förpliktelser i fråga om registrering och saluvagnslicens samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen innehåller bemyndiganden och behandlas även i avsnitt 8.1 och 5.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 38 § LVTR (se även prop. 2000/01:95 s. 59 f. och 108).

Med andra förpliktelser avseende registrering av fordon i *punkt 1* avses exempelvis bestämmelser om skyldighet att ha viss registreringsskylt på ett fordon och var och hur skylten ska placeras.

I fråga om avgifter för andra förpliktelser avseende registrering och saluvagnslicens i *punkt 3* kan som exempel nämnas avgift för tillhandahållande av registreringsskylt och avgift för påställning av ett fordon, jfr propositionen Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet (prop. 2010/11:30 s. 56 f. och 92).

32 § *Regeringen får meddela föreskrifter om att lagen helt eller delvis inte ska tillämpas om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordent-*

liga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som riket har befunnit sig i.

Enligt paragrafen bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter som begränsar lagens tillämpning om Sverige är eller har varit i krig eller krigsfara. Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.1 och 5.

Paragrafen motsvarar i sak bestämmelsen i 39 § LVTR.

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

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska upphöra att gälla.

När den nya vägtrafikdatalagen och den nya lagen om fordons registrering och användning börjar gälla ska lagen (2001:558) om vägtrafikregister upphöra att gälla. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

2. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för

a) ärenden som avser en begäran om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare som har gjorts före ikraftträdandet, och

b) överklagande av beslut om rättelse eller direktåtkomst som har meddelats med stöd av den lagen.

Lagen träder enligt bestämmelsen i *punkt 1* i kraft den 1 april 2019.

Bestämmelsen i *punkt 2 a)* innebär att personuppgiftslagens bestämmelse om rättelse fortfarande gäller för en begäran om rättelse av en uppgift om vem som är registrerad fordonsägare, om ärendet har inletts före den 1 april 2019. Jfr 11 § LVTR och 28 § PUL. Enligt *punkt 2 b)* gäller LVTR fortfarande för överklagande av ett beslut om rättelse eller direktåtkomst som har meddelats med stöd av den lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.

12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

2 § Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) *och bestämmelserna* om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen *(2019:000)* om *fordons registrering och användning,* förordningen *(2019:000)* om *fordons registrering och användning,* fordonslagen (2002:574) eller fordonsförordningen (*2009:211*) tillämpas även i fråga om *gärningar* varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Paragrafen ändras som en följd av den nya lagen och förordningen om fordons registrering och användning. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

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

En ändring görs också beträffande hänvisningen till 2002 års fordonsförordning som den 29 april 2009 ersattes av fordonsförordningen (2009:211).

12.5 Förslaget till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)

1 kap.

3 b § När omsättningen avser en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *17 §* första stycket 1 lagen *(2019:000) om fordons registrering och användning* och fordonet levereras till en fysisk person, som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land och som avser att föra fordonet till en plats utanför EU, inträder skyldigheten att betala skatt vid utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades.

Paragrafen ändras som en följd av den nya lagen om fordons registrering och användning. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

Ändringarna föranleds av att bestämmelserna om tillfällig registrering i 23 § första stycket 1 LVTR förs över till 17 § första stycket 1 lagen om fordons registrering och användning. Hänvisningarna har därför ändrats till nämnda bestämmelser i den nya lagen.

5 kap.

3 a § En omsättning enligt 2, 2 a, 2 b eller 3 § av en vara anses som en omsättning utomlands, om

1. säljaren levererar varan till en plats utanför EU,
2. direkt utförsel av varan till en plats utanför EU ombesörjs av en speditör eller fraktförare,
3. en utländsk beskattningsbar person förvärvar varan för sin verksamhet i utlandet och hämtar den för direkt utförsel till en plats utanför EU,
4. varan levereras till ett luftfartyg i utrikes trafik för bruk ombord på ett sådant luftfartyg eller för sådan omsättning som anges i 1 § tredje stycket,

4 a. varan levereras till ett luftfartyg i de fall som avses i 2 b § för försäljning ombord och avser sådana livsmedel som anges i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002 av den 28 januari 2002 om allmänna principer och krav för livsmedelslagstiftning, om inrättande av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet och om förfaranden i frågor som gäller livsmedelssäkerhet, dock inte punktskattepliktiga varor,

5. varan omsätts på fartyg eller luftfartyg i de fall som avses i 2 b § för konsumtion ombord,

6. det är fråga om en leverans av obeskattade unionsvaror av de slag som avses i 4 § andra stycket lagen (1999:445) om exportbutiker och varorna är avsedda för försäljning i en sådan butik,

6 a. det är fråga om en sådan försäljning som avses i 4 § första stycket lagen om exportbutiker,

7. varan är en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *17* § första stycket 1 lagen (*2019:000*) om *fordons registrering och användning*, under förutsättning att

a) fordonet levereras till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarandevistas i ett annat land än ett EU-land, och

b) säljaren kan visa att fordonet varaktigt förts till en plats utanför EU före utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades, eller

8. varan levereras här i landet till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land, under förutsättning att

a) ersättningen utgör minst 200 kronor, och

b) säljaren kan visa att köparen har medfört varan vid resa till en plats utanför EU före utgången av tredje månaden efter den månad under vilken leveransen av varan gjordes.

Vid leverans av en vara inom landet till en fysisk person som är bosatt i Norge eller på Åland anses omsättningen som en omsättning utomlands endast om

1. leveransen avser en vara eller en grupp av varor som normalt utgör en helhet och ersättningen utgör minst 1 000 kronor efter avdrag för skatt enligt denna lag som hänför sig till ersättningen, och

2. säljaren kan visa att köparen i nära anslutning till leveransen fört in varan eller varorna till Norge eller till Åland och därvid enligt tullräkning eller liknande handling betalat skatt motsvarande skatt enligt denna lag.

En leverans som avses i första stycket 4 av punktskattepliktiga varor ska anses som en omsättning utomlands endast om leveransen uppfyller de villkor som gäller för proviantering i 7–9 §§ lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg.

Paragrafen ändras som en följd av den nya lagen om fordons registrering och användning. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

Ändringarna föranleds av att bestämmelserna om tillfällig registrering i 23 § första stycket 1 LVTR förs över till 17 § första stycket 1 lagen om fordons registrering och användning. Hänvisningarna har därför ändrats till nämnda bestämmelser i den nya lagen.

12.6 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

3 kap.

5 § Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (*2019:000*) *om fordons registrering och användning* eller avgasreningslagen (2011:318) eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

Paragrafen ändras som en följd av den nya lagen om fordons registrering och användning. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

Bestämmelserna i LVTR om hinder mot användning av fordon har förts över till lagen om fordons registrering och användning. Hänvisningen till LVTR har därför ersatts med en hänvisning till den nya

lagen. Provkörning får ske även om hinder mot att använda fordonet finns i föreskrifter som har meddelats i anslutning de angivna lagarna.

12.7 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

3 kap.

1 § Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen *(2019:000)* om *fordons registrering och användning.*

Paragrafen ändras som en följd av den nya lagen om fordons registrering och användning. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

Bestämmelserna i LVTR om saluvagnslicens har förts över till lagen om fordons registrering och användning. Hänvisningen till LVTR har därför ersatts med en hänvisning till den nya lagen.

8 kap.

2 § Vid återbetalning av vägtrafikskatt *ska* räknas av

1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats, och
2. sådana avgifter för registrering enligt *vägtrafikdatalagen (2019:000)* som *ska* betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.

I fråga om avräkningen *ska* bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ samt i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Paragrafen ändras som en följd av den nya vägtrafikdatalagen. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

Bemyndigandet i LVTR om avgifter för registrering har förts över till vägtrafikdatalagen. I *första stycket 2* har hänvisningen till LVTR därför ersatts med en hänvisning till vägtrafikdatalagen. Paragrafen ändras även språkligt.

12.8 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

5 kap.

8 § En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,
2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),
3. om det för fordonet gäller användningsförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till *lagen (2019:000)* om *fordons registrering och*

användning eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, eller

5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.

Paragrafen ändras som en följd av den nya lagen om fordons registrering och användning. I *första stycket 3* har hänvisningen till LVTR ersatts med en hänvisning till den nya lagen. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

12.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

8 § Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i 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), lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och *vägtrafikdatalagen (2019:000)*.

I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation finns bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd.

I lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter.

I produktansvarslagen (1992:18) finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Paragrafen ändras som en följd av den nya vägtrafikdatalagen.

I *första stycket* har hänvisningen till LVTR ersatts med en hänvisning till den nya lagen. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

12.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

18 § Den som tar ut infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 2 är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.

I fråga om infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 1 finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i *vägtrafikdatalagen (2019:000*).

Paragrafen ändras som en följd av den nya vägtrafikdatalagen. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

I *andra stycket* har hänvisningen till LVTR ersatts med en hänvisning till den nya lagen.

12.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

3 § Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret.

Paragrafen ändras som en följd av den nya vägtrafikdatalagen. Vad som avses med vägtrafikregistret framgår av 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:000). Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

12.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete

7 kap.

5 § I *vägtrafikdatalagen (2019:000*) finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt Prümrådsbeslutet till uppgifter i vägtrafikregistret.

Paragrafen ändras som en följd av den nya vägtrafikdatalagen. Hänvisningen till LVTR har ersatts med en hänvisning till den nya lagen. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

8 kap.

1 § I *vägtrafikdatalagen (2019:000*) finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt CBE-direktivet till uppgifter i vägtrafikregistret.

Paragrafen ändras som en följd av den nya vägtrafikdatalagen. Hänvisningen till LVTR har ersatts med en hänvisning till den nya lagen. Paragrafen behandlas även i avsnitt 9.

Sammanfattning av betänkandet Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet (SOU 2010:76)

Inledning

Vägtrafikregistret utgör ett riksomfattande och samlat trafikadministrativt system som fungerar som en viktig samhällsresurs för hela vägtrafiksektorn. Ett stort antal enskilda, företag och offentliga organ är i sin verksamhet beroende av att komma åt uppgifter i vägtrafikregistret

Utredningens uppdrag

Utredningen har haft i uppdrag att se över lagen (2001:558) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och deras funktion i dag, för att föreslå mer ändamålsenliga regler. Huvudsyftet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket.

Utredningen har även haft att utreda en del frågor särskilt. Bl.a. hur skyddet för personer med skyddad identitet ska kunna upprätthållas, möjligheten att överföra uppgifter och personuppgifter till utländska aktörer på grund av gemenskapsrättsliga regleringar och hur rättelse av felaktiga uppgifter ska kunna göras.

Utredningen har vidare övervägt om uppgifter från taxameterbesiktningar och uppgifter om parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska registreras centralt, om polisens möjligheter till direktåtkomst till fotografier ska utökas, om en automatisk återrapportering av uppgifter om anställdas återkallade körkort m.m. ska ske, samt om det ska införas en möjlighet att vägra registrera fordonsägare med fordonsrelaterade skulder av betydande belopp.

Utgångspunkter för utredningsarbetet har varit:

1. Samhällets behov av information ska tillgodoses på ett effektivt och rättssäkert sätt.
2. Den enskildes personliga integritet ska ha ett starkt skydd.
3. En eventuell framtida trafikslagsövergripande utveckling av registerförfattningarna ska underlättas.
4. Det generella behovet av datorstöd i Transportstyrelsens verksamhet ska tillgodoses.

En sammanfattning av utredningens förslag

Lagtekniska förslag

- LVTR ersätts av två lagar. En lag som reglerar behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet och en lag som innehåller de grundläggande bestämmelserna om fordons registrering.

- Till de båda lagarna finns anslutna förordningar med närmare bestämmelser t.ex. vilka personkategorier som får förekomma i databaserna och vilka uppgifter som får behandlas.

- Tillämpningsområdet utvidgas till att gälla all behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.

- Begreppet databas införs som en beteckning på vissa fastställda automatiserade uppgiftssamlingar som används gemensamt i verksamheten.

- Den huvudsakliga behandlingen av personuppgifter inom vägrafikområdet sker i fyra databaser: fordonsdatabasen, behörighetsdatabasen, tillståndsdatabasen och tillsynsdatabasen.

- För behandlingen av personuppgifter i respektive databas finns särskilda och uttömmande ändamål. Ändamålen motsvarar i stort sett dagens reglering, men utökas i vissa avseenden.

Övriga förslag

- Den registrerade får ha direktåtkomst till uppgifter om sig själv.

- En uttrycklig bestämmelse införs om att behovet av direktåtkomst ska vägas mot integritetsriskerna.

- Personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet i enlighet med tillåtna ändamål får lämnas ut till den registrerade själv eller till andra om det enligt lag eller annan förordning åligger Transportstyrelsen att tillhandahålla sådan information.

- Skatteverket får medges direktåtkomst till elektroniska handlingar i Transportstyrelsens ärendehanteringssystem.

- I fordonsdatabasen får alltid fordons registreringsnummer och chassinummer behandlas för att tillhandahålla uppgifter om fordonet som inte är personuppgifter.

- I fordonsdatabasen får föras in uppgifter om viss teknik, utrustning och system som är trafiksäkerhetsfrämjande.

- Den närmare detaljbeskrivningen och specificeringen av de uppgifter som i fråga om fordon ska registreras i fordonsdatabasen kan överlåtas åt Transportstyrelsen.

- I samtliga databaser får personuppgifter behandlas för tillhandahållande av information som behövs för en utländsk myndighets verksamhet i den utsträckning som följer av en internationell

överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller om det följer av en EU-rättsakt.

- I behörighetsdatabasen införs en möjlighet att behandla personuppgifter för att kontrollera identitet i samband med att förarbehörigheten kontrolleras, vilket ger polismyndigheterna möjlighet till direktåtkomst till fotografierna.

- Registrering av uppgifter om flygcertifikat och elevtillstånd enligt luftfartslagen (2010:500) ska inte längre ske.

- Transportstyrelsen ges möjlighet att föreskriva att polismyndighet ska få registrera uppgift om omhändertagande av körkort m.m. direkt i samband med omhändertagandet.

- I tillståndsdatabasen ska även uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning och uppgifter från taxameterbesiktningar få föras in.

- Bestämmelserna om rättelse och skadestånd i PUL ska inte tillämpas vad gäller en uppgift om vem som är registrerad som fordonsägare. En sådan uppgift kan omprövas enligt bestämmelserna i den föreslagna förordningen om fordons registrering m.m.

- Uppgifter från taxameterbesiktningar ska registreras i tillståndsdatabasen. En avgift för detta ska tas ut från de som innehar trafiktillstånd för taxitrafik.

Två lagar i stället för en lag

För att få en enhetlig struktur för samtliga typer av registrering och därigenom ge Transportstyrelsen möjlighet till bättre samordning föreslår utredningen att LVTR ersätts av två lagar, en lag med bestämmelser om behandling av personuppgifter samt en lag med materiella bestämmelser.

En enhetlig struktur underlättar även en eventuell trafikslagsövergripande utveckling av registerförfattningarna på transportområdet. Utredningen anser att förslagen medför en ökad tydlighet och lättillgänglighet för övriga aktörer, såväl myndigheter, organisationer som enskilda.

Utredningen föreslår att lagen som reglerar behandlingen av personuppgifter ska benämnas vägtrafikdatalagen och att den till lagen anslutna förordningen ska benämnas vägtrafikdataförordningen.

Lagen som reglerar kriterierna för när ett fordon ska vara registrerat för att få brukas och villkoren för undantag från registreringsplikten föreslås benämnas lagen om fordons registrering m.m. Den till lagen anslutna förordningen föreslås benämnas förordningen om fordons registrering m.m.

Övergripande principer för vägtrafikdatalagen

I Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet hanteras stora mängder information som kan vara integritetskänslig. Vägtrafikregistret har traditionellt utgjorts av ett regelrätt register, men genom den tekniska utvecklingen har numera upprättade och inkomna elektroniska handlingar börjat att behandlas i anslutning till registret. LVTR är inte anpassad för en sådan behandling. I verksamheten har det därför uppkommit gränsdragningsproblem om vad det är som rättsligt gäller för behandling av personuppgifter, vilket i sin tur medför risk för att skyddet för den personliga integriteten inte upprätthålls på ett tillfredsställande sätt. Utredningen föreslår därför en särskild författningsreglering av all automatiserad behandling av personuppgifter som sker i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet. Detta innebär en utvidgning i förhållande till LVTR.

Utredningen föreslår att i stället för det traditionella registerbegreppet ska begreppet *databas* användas som en beteckning på vissa fastställda automatiserade uppgiftssamlingar som används gemensamt i verksamheten.

Vägtrafikdatalagens systematik och närmare tillämpningsområde m.m.

Vägtrafikdatalagen ska tillämpas vid all behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet.

För behandling av personuppgifter i verksamhet på vägtrafikområdet som inte avser fordon, behörigheter, tillstånd eller tillsyn samt i administrativ verksamhet, har vi ansett att det är tillräckligt med personuppgiftslagens (1998:204) (PUL) bestämmelser. Behandling av personuppgifter i sådan verksamhet omfattas därför inte av vägtrafikdatalagens tillämpningsområde.

Vägtrafikdatalagen tillämpas i Transportstyrelsen verksamhet på vägtrafikområdet, om behandlingen är helt eller delvis automatiserad. Det innebär att såväl vanlig ordbehandling som behandling i gemensamma databaser omfattas. Lagen ska även tillämpas om behandlingen utförs i manuella register. Bestämmelser om innehåll, gallring och sökbegrepp, som det ankommer regeringen att föreskriva om enligt bemyndiganden i kapitel 4, gäller även för uppgifter som inte är personuppgifter.

Lagen ska gälla i stället för PUL, vars bestämmelser ska tillämpas på behandling av personuppgifter hos Transportstyrelsen endast när det anges särskilt.

Ändamål m.m.

Bestämmelser om för vilka ändamål personuppgifter får behandlas har en central roll i registerförfattningar. Genom ändamålen sätts ramen för vilken behandling som är tillåten. Utgångspunkten i vägtrafikdatalagen är att personuppgifter endast får behandlas för vissa berättigade och angivna ändamål. Ändamålsbestämmelserna, som endast avser behandling av

personuppgifter, är uttömmande. Personuppgifterna ska anses vara insamlade för samtliga ändamål, om inte annat anges när en personuppgift samlas in.

Utredningen föreslår att särskilda ändamålsbestämmelser ska gälla för respektive databas. Av integritetsskäl föreslås att regeringen ska få meddela föreskrifter om vilka personuppgifter som får behandlas för ett visst ändamål.

Behandling i databaser och annan behandling

Vid Transportstyrelsen behandlas i dag personuppgifter med datorstöd på i huvudsak två principiellt och tekniskt skilda sätt. För det första används persondatorer av enskilda tjänstemän för att upprätta promemorior och beslutsunderlag m.m. samt för att skicka och ta emot e-post. Ofta sker då behandlingen så att endast en eller ett fåtal personer kan ta del av informationen, t.ex. i personliga filer på en hårddisk eller i en server. För det andra används i stor utsträckning vägtrafikregistret och andra register samt även stora och komplexa elektroniska ärendehanteringssystem som är allmänt åtkomliga och som innehåller information som behövs i Transportstyrelsens verksamhet.

Den senare formen av datorstöd i form av gemensamma system bör omgärdas av särskilda skyddsregler, eftersom integritetsriskerna ökar när stora mängder information behandlas gemensamt. Utredningen föreslår därför att sådan behandling ska samlas under det rättsliga begreppet *databas*. Behandling av uppgifter som utförs med datorer, men där uppgifterna inte är gemensamt åtkomliga utan används av enskilda tjänstemän, behöver däremot inte omgärdas av samma skyddsregler.

Databaserna

För databaserna behövs särskilda bestämmelser om ändamål, direktåtkomst, sökbegrepp, samkörning samt bevarande och gallring. Detsamma gäller vid användandet av elektroniska ärendehanterings-system, där färdiga handlingar upprättas eller lagras efter att de inkommit till Transportstyrelsen

.

Innehåll

Inom ramen för databasen står det Transportstyrelsen fritt att registrera uppgifter i ett eller flera dataregister, under förutsättning att all behandling utförs i enlighet med de i lagen angivna ändamålen. Vilka uppgifter som får behandlas för de angivna ändamålen är enligt utredningens uppfattning en fråga för regeringen, med undantag för en i lagen angiven begränsning när det gäller känsliga personuppgifter. Utredningen föreslår när det gäller den informationsbaserade delen av databasen att det av integritetsskäl uttryckligen och uttömmande framgår av vägtrafikdataförordningen vilka personkategorier som får förekomma i databaserna och vilka uppgifter som får behandlas.

I elektroniska ärendehanteringssystem ska samtliga handlingar som i verksamheten avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet har kommit in till eller upprättats av Transportstyrelsen

få behandlas. För inkomna handlingar ska inga restriktioner gälla i fråga om innehåll, eftersom Transportstyrelsen inte själv kan påverka dessa handlingar. Integritetsaspekterna får i stället tillgodoses genom bl.a. bestämmelser om sökbegrepp. För de handlingar som Transportstyrelsen själv upprättar ska dock gälla att känsliga personuppgifter får förekomma endast om det är nödvändigt.

Sökbegrepp

Av integritetsskäl föreslås att den nuvarande ordningen att endast av regeringen beslutade sökbegrepp får användas för sökning i databaserna ska bestå. Olika sökbegrepp gäller således för respektive databas. Vid sökning efter handlingar som hör till ett ärende gäller särskilda bestämmelser. När en handling väl är identifierad och direkt tillgänglig för handläggaren finns det enligt vår mening dock inte från integritetssynpunkt skäl att begränsa sökmöjligheterna.

Samkörning

Eftersom den behandling som innebär att två register körs mot varandra är tillåten från PUL:s utgångspunkt så länge den håller sig inom lagens ramar, bl.a. med avseende på ändamålen, finns det enligt utredningen inte skäl att reglera de fall där samkörning är tillåten. Något generellt förbud mot samkörning är inte motiverat, men varje samkörningsåtgärd kräver att integritetsaspekterna beaktas och övervägs innan beslut om att samköra fattas. Däremot är det redan i dagens LVTR reglerat att samkörning inte är tillåtet om syftet med åtkomsten är att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller om syftet är att göra en s.k. urvalsdragning. Av hänsyn till skyddet för den personliga integriteten föreslår utredningen att det alltjämt bör anges att samkörning inte är tillåten för dessa ändamål. Utredningen föreslår även att regeringen bör ges rätten att i förordning föreskriva de ytterligare begränsningar i möjligheten till samkörning som anses nödvändiga.

Direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst

Behandling av personuppgifter genom direktåtkomst har länge ansetts särskilt integritetskänsligt. Utredningen delar den uppfattningen och föreslår att möjligheten till direktåtkomst alltjämt regleras i lag. Integritetsaspekterna måste tillmätas central betydelse vid bedömningen av i vilken omfattning direktåtkomst bör medges och därför föreslås, precis som enligt gällande ordning, att direktåtkomst inte får tillåtas om syftet med direktåtkomsten är att komplettera eller kontrollera kund- eller medlemsregister eller om syftet är att göra en s.k. urvalsdragning.

Utredningen är även av uppfattningen att det särskilt i lagen bör anges att den som har medgetts direktåtkomst ska se till att tillgången till personuppgifter begränsas till vad varje tjänsteman eller anställd behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter. Närmare föreskrifter om direktåtkomst ska, precis som i dag, kunna meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. För att skapa en tydlighet i regelverket föreslås en bestämmelse i vägtrafikdataförordningen av vilken det framgår att direktåtkomst får medges endast om behovet av

direktåtkomsten överväger de invändningar som kan ställas från integritetssynpunkt.

Direktåtkomst ska enligt utredningen av integritetsskäl som huvudregel inte medges till elektroniska handlingar som ingår i Transportstyrelsens datoriserade ärendehanteringssystem. För Skatteverket gäller dock att verket har direkt behov av elektroniska handlingar i fordonsskatteärenden. Utredningen föreslår därför en bestämmelse i vägtrafikdataförordningen om att Skatteverket får medges sådan åtkomst.

Utredningen anser inte att det från integritetssynpunkt är påkallat med särskilda regler om utlämnande på medium för automatiserad behandling.

Utredningen anser inte att det finns några integritetsskyddsskäl som talar emot att den registrerade får ha direktåtkomst till sina egna uppgifter som behandlas i någon av Transportstyrelsens databaser eller att uppgifterna på annat sätt lämnas ut elektroniskt till den registrerade. I stället kan sådan elektronisk tillgång, både i form av direktåtkomst och annan elektronisk åtkomst, bidra till att det blir enklare för den registrerade att kontrollera sina uppgifter och göra gällande sina rättigheter, t.ex. om det har blivit något fel. Utredningen föreslår därför en bestämmelse i vägtrafikdatalagen om att den registrerade får ha direktåtkomst till uppgifter om sig själv.

Bevarande och gallring

Manuellt behandlade uppgifter och automatiserat behandlade uppgifter i allmänna handlingar i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn på vägtrafikområdet ska enligt förslaget alltjämt gallras i enlighet med arkivlagens (1990:782) bestämmelser. För att skyddet för den personliga integriteten ska upprätthållas föreslås att regeringen alltjämt ska kunna föreskriva särskilda gallringfrister. Utredningen föreslår därför att det i lag anges att regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att bevara uppgifter. För uppgifter i den informationsbaserade delen av respektive databas kommer särskilda gallringsfrister att gälla. Riksarkivet ska alltjämt bemyndigas att meddela föreskrifter om att uppgifter ska gallras vid en annan tidpunkt än den som anges i förordning eller att uppgifter ska bevaras. För elektroniska handlingar i den ärendebaserade delen av respektive databas gäller däremot enligt förslaget enbart arkivlagens regler.

För personuppgifter som inte är allmänna handlingar, dvs. personuppgifter i minnesanteckningar m.m. som inte tas om hand för arkivering, gäller 9 § PUL. Uppgifterna ska i enlighet med den bestämmelsen gallras så snart de inte längre behövs i verksamheten.

Utredningen föreslår även att det i vägtrafikdatalagen anges att regeringen får meddela föreskrifter om digital arkivering. För att skydda enskildas personliga integritet föreslås en bestämmelse i förordning som innebär att de uppgifter som bevaras elektroniskt för arkivändamål ska avskiljas från övriga uppgifter i verksamheten och att den direkta tillgången till dessa uppgifter ska begränsas till ett fåtal personer. Behövs personuppgifterna för ett nytt ärende i verksamheten, får begränsningen upphävas.

Innebörden av de gallringsregler som föreslås är att uppgifterna inte längre ska vara digitalt åtkomliga i verksamheten efter utförd gallring.

Annan behandling

När uppgifter behandlas med datorstöd utan att de utgör en del av ett gemensamt register eller ärendehanteringssystem, t.ex. när en enskild tjänsteman upprättar promemorior, ska uttryckliga begränsningar utöver de som följer av ändamålsbestämmelserna gälla endast för behandlingen av känsliga personuppgifter.

Särskilda bestämmelser för databaser

Genom en uppdelning i olika databaser blir det möjligt att reglera skilda verksamheter och uppgifter var för sig och på så sätt särskilja ändamålen, innehållet och bestämmelser om hur uppgifter får lämnas ut till andra. Härigenom blir lagstiftningen mer överskådlig och det blir tydligare hur uppgifterna får användas. En ökad överskådlighet och tydlighet medför i sin tur högre effektivitet. En så utformad lagstiftning leder också till att den enskilde lättare kan få klart för sig hur uppgifterna får användas, vilket är en fördel ur ett integritetsperspektiv. Utredningen föreslår därför att det ska finnas en fordonsdatabas, en behörighetsdatabas, en tillståndsdatabas och en tillsynsdatabas.

Fordonsdatabasen

Ändamålen är så utformade att de i princip motsvarar vad som i dag får behandlas enligt LVTR. Utredningen föreslår dock en utvidgning av möjligheten att behandla registreringsnummer och chassinummer. Sådana indirekta personuppgifter ska alltid få behandlas för att tillhandahålla uppgifter om fordonet som inte är personuppgifter. Utredningen bedömer att detta kommer att öka tillgången till tekniska uppgifter som varken direkt eller indirekt kan anses utgöra personuppgifter.

Mot bakgrund av den ökade internationaliseringen föreslås även en utvidgning när det gäller Transportstyrelsens möjligheter att behandla personuppgifter för att fullgöra för Sverige bindande internationella överenskommelser. Utredningen föreslår även att personuppgifter i databasen ska få behandlas för tillhandahållande av information som behövs för en utländsk myndighets verksamhet i den utsträckning som följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller om det följer av en EU-rättsakt.

Utredningen föreslår också en bestämmelse om att personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet i enlighet med tillåtna ändamål får lämnas ut till den registrerade själv eller till andra, oavsett ändamålet med utlämnandet, om det enligt lag eller annan förordning åligger Transportstyrelsen att tillhandahålla sådan information.

I fordonsdatabasen registreras uppgifter om fordonsägare och om fordon samt uppgifter om trängselskatt och felparkeringsavgifter. Regleringen i vägtrafikdataförordningen är enligt förslaget som huvudregel uttömmande. Av effektivitetsskäl överlåts dock den närmare detaljbeskrivningen och specificeringen av de uppgifter som i fråga om

fordonet ska registreras i fordonsdatabasen enligt bilagan till förordningen åt Transportstyrelsen.

Dessutom föreslås att det ska finnas en möjlighet för Transportstyrelsen att föra in uppgifter om viss teknik, utrustning och system som är trafiksäkerhetsfrämjande i fordonsdatabasen. Enligt utredningens mening finns det skäl att ur trafiksäkerhetssynpunkt tillåta en sådan – frivillig – registrering. Det föreslås att Transportstyrelsen ska få meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som får föras in och på vilket sätt uppgifterna får anmälas till styrelsen.

Utredningen har inte funnit skäl att föreslå några förändringar i bestämmelserna om sökbegrepp och gallring.

Behörighetsdatabasen

Ändamålen är så utformade att de i princip motsvarar vad som i dag får behandlas enligt LVTR. Utredningen föreslår dock en utvidgning av ändamålen till att även gälla kontroll av identitet i samband med att förarbehörigheten kontrolleras. Mot bakgrund av den ökade internationaliseringen föreslås samma utvidgning när det gäller internationellt informationsutbyte som för fordonsdatabasen Utredningen föreslår också att personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet i enlighet med tillåtna ändamål får lämnas ut till den registrerade själv eller till andra.

I behörighetsdatabasen registreras uppgifter om behörighet att framföra fordon enligt körkortslagen och yrkestrafiklagen, uppgifter om yrkesförarkompetens eller uppgifter om utbildning för att få en sådan kompetens samt uppgifter om behörigheten att föra fordon i yrkesmässig trafik. Dessutom registreras uppgifter om de särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon i andra fall eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning.

Utredningen anser att registreringen bör renodlas till att endast avse sådana typer av behörighetshandlingar som avser vägtrafikområdet. Det föreslås därför att uppgifter om flygcertifikat och elevtillstånd enligt luftfartslagen (2010:500) inte längre ska registreras.

Utredningen föreslår även av effektivitetsskäl att Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om att polismyndighet direkt i samband med ett omhändertagande av körkort, körkortstillstånd, traktorkort och förarbevis ska registrera uppgiften om omhändertagandet i behörighetsdatabasen.

Utredningen har inte funnit skäl att föreslå några förändringar i bestämmelserna om sökbegrepp och gallring.

Tillståndsdatabasen

Ändamålen är så utformade att de i princip motsvarar vad som i dag får behandlas enligt LVTR. Utredningen föreslår dock en utvidgning av ändamålen till att även gälla frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om överlämnande av rätten att anordna prov samt om förordnande och godkännande av personal.

Mot bakgrund av den ökade internationaliseringen föreslås även samma utvidgning när det gäller internationellt informationsutbyte som

för fordonsdatabasen. Utredningen föreslår också att personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet i enlighet med tillåtna ändamål får lämnas ut till den registrerade själv eller till andra.

I tillståndsdatabasen registreras bl.a. uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning, biluthyrning enligt lagen om biluthyrning och tillstånd till internationella person- och godstransporter.

Utredningen föreslår att nya uppgifter i form av uppgifter om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning och uppgifter från taxameterbesiktningar ska registreras i databasen. Utredningen har föreslagit vissa förändringar i bestämmelserna om sökbegrepp och gallring med anledning av registreringen av uppgifter från taxameterbesiktningar.

Tillsynsdatabasen

Ändamålen är så utformade att de i princip motsvarar vad som i dag får behandlas enligt LVTR. Utredningen vill dock särskilt framhålla att tillsynsdatabasen inte innehåller ett ändamål som motsvarar det som i övriga databaser kallas för övrig behandling. Mot bakgrund av den ökade internationaliseringen föreslås samma utvidgning när det gäller internationellt informationsutbyte som för fordonsdatabasen. Utredningen föreslår också att personuppgifter som behandlas i Transportstyrelsens verksamhet i enlighet med tillåtna ändamål får lämnas ut till den registrerade själv eller till andra.

I tillsynsdatabasen registreras uppgifter om den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85, ackrediterade besiktningsorgan, den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan och uppgifter om färdskrivare samt uppgifter om färdskrivarkort.

Utredningen har inte funnit skäl att föreslå några förändringar i bestämmelserna om sökbegrepp och gallring.

Enskildas rättigheter

För att otillbörliga intrång i den personliga integriteten ska kunna undvikas i samband med behandling av personuppgifter, är det viktigt att enskilda ges möjlighet till insyn i vad som finns registrerat om dem i olika databaser. Enskilda måste även ha möjlighet att begära rättelse av felaktiga uppgifter som berör dem. När uppgifter behandlas i strid med gällande regler, bör enskilda kunna få ersättning för skada och kränkning av den personliga integriteten. Det är även viktigt att Transportstyrelsens beslut i frågor som direkt berör enskilda kan överklagas till domstol. Bestämmelser om dessa rättigheter är i vårt lagförslag samlat i ett särskilt kapitel.

Även PUL:s bestämmelser om skadestånd (48 §) och rättelse (28 §) av felaktigt behandlade personuppgifter ska tillämpas vid behandling av uppgifter enligt lagförslaget. Beträffande uppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon ska dock särskilda bestämmelser gälla.

Tidigare gällande bestämmelser om rättelse enligt PUL har helt tagit över bestämmelserna om omprövning av vem som ska vara registrerad ägare till ett fordon enligt FVTR. Detta har inneburit risk för stora ekonomiska konsekvenser för den tidigare registrerade ägaren genom att han eller hon har blivit återinförd som ägare efter lång tid och därmed kan påföras ansvaret för t.ex. obetalda fordonsskatter, felparkeringsavgifter och trafikförsäkringsavgifter.

Utredningen föreslår därför att bestämmelserna om omprövning ska gälla i stället för bestämmelserna om rättelse i PUL för uppgift om vem som är registrerad ägare. Den som är missnöjd med registreringen av honom eller henne som ägare är således i stället för rättelse hänvisad till att begära omprövning av beslutet inom ett år enligt de föreslagna reglerna i vägtrafikdataförordningen. Det ska vara möjligt att få en omprövning av uppgifter om vem som är registrerad ägare även vid en senare tidpunkt, om det föreligger särskilda skäl för detta.

För att undvika att hänvisningen till 48 § PUL även fortsättningsvis kan komma att tolkas som att den omfattar personuppgifter i form av fordonsägaruppgifter föreslås att det anges särskilt att 48 § PUL inte är tillämplig beträffande Transportstyrelsens behandling av personuppgifter om vem som är registrerad fordonsägare.

Enligt förslaget ska den enskilde alltjämt ha rätt att överklaga beslut hos förvaltningsrätten i Karlstad.

Registrering av uppgifter från taxameterbesiktningar

De negativa effekterna av att taxifordon med brister i taxameterutrustningen används i yrkesmässig trafik bör enligt utredningens uppfattning motarbetas. Utredningen föreslår därför att uppgifter från taxameterbesiktningen, bl.a. var besiktningen har utförts och uppgifter från de ackumulerade registren, ska registreras centralt. Härigenom skapas goda förutsättningar för att förebygga att uppgifter av betydelse för kontrollen av taxinäringen försvinner eller undanhålls.

De uppgifter från taxameterbesiktningar som registreras ska således få användas för att utgöra stöd för polisens kontroll av taxameterutrustningens beskaffenhet och funktion samt för Skatteverkets skattekontroll och revision av inkomst i taxirörelse och för Swedacs tillsyn av de ackrediterade verkstäder som utför taxameterbesiktningar. Utredningen föreslår att uppgifterna ska registreras i Transportstyrelsens tillståndsdatabas. Tillgång till uppgifterna föreslås kunna ges genom direktåtkomst.

Uppgifterna om taxameterbesiktning ska enligt förslaget lämnas till Transportstyrelsen av den ackrediterade verkstad som har utfört besiktningen av taxameterutrustningen. Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om hur uppgifterna ska få lämnas till styrelsen.

Utredningen föreslår särskilda bestämmelser om bevarande och gallring samt tillåtna sökbegrepp.

Registreringen av uppgifterna medför att en avgift för registreringen behöver tas ut. Eftersom missförhållandena till stor del kan anses bero på de som är aktiva inom taxinäringen, är det enligt utredningen också rimligt att avgiften belastar näringen. Utredningen föreslår därför att den

som enligt anteckning i tillståndsdatabasen innehar trafiktillstånd för taxitrafik enligt YTL ska betala avgiften.

Uppgifter om parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Utredningen föreslår inte att en central registrering av uppgifter om parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska införas. Utredningen har inte funnit att vinsterna av en central registrering är så stora att det motiverar att en sådan införs. Härtill kommer att uppgifterna är integritetskänsliga, vilket talar mot en central registrering.

Polisens direktåtkomst till fotografier

Polisens verksamhet kan enligt utredningen effektiviseras genom att polisen ges möjlighet att hämta in fotografier på ett enkelt och rationellt sätt. Det innebär fördelar i form av tidsvinster både för polismyndigheten och för den som kontrolleras, om polismyndigheten får direktåtkomst till fotografierna. För att åstadkomma direktåtkomst för polisen föreslås en ny ändamålsbestämmelse för behörighetsdatabasen så att det klart framgår att uppgifterna i databasen får användas för att kontrollera identiteten i samband med kontroll av förarbehörighet.

Utlämnande av uppgifter om återkallade körkort m.m.

Försäkringsbolagen har framställt önskemål om att få del av grunden för en körkortsåterkallelse i syfte att kunna differentiera trafikförsäkringspremier. En uppgift om grunden för en körkortsåterkallelse omfattas av absolut sekretess enligt 35 kap. 4 § OSL. För att uppgifterna överhuvudtaget ska kunna lämnas till försäkringsbolagen krävs därför att sekretessen kan brytas. Detta kan ske genom samtycke eller en sekretessbrytande uppgiftsskyldighet för Transportstyrelsen. Någon sådan uppgiftsskyldighet finns inte i dag. Det har enligt utredningens mening inte framkommit tillräckligt starka skäl för att överväga det ingripande intrång i den personliga integriteten som ett införande av en sekretessbrytande bestämmelse skulle medföra för den registrerade. Utredningen föreslår därför inte någon sådan bestämmelse.

Svenska Taxiförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund och Sveriges Åkeriföretag önskar få en automatisk återrapportering från Transportstyrelsen av förändringar i eller återkallelser av de anställdas behörigheter och av tillståndshavares tillstånd. För att en automatisk återrapportering av förändringar och återkallelser ska kunna ske krävs enligt vår uppfattning att behörighetsdatabasen innehåller uppgifter om de beställningscentraler eller företag som körkortshavarna eller tillståndshavarna är knutna till eller anställda av. En registrering av sådana uppgifter är enligt utredningen förenad med praktiska svårigheter och inte minst med integritetsskyddsproblem. Kvalitén på uppgifterna riskerar att bli undermålig om ett fungerande uppdateringssystem inte kan upprätthållas. Icke uppdaterade uppgifter innebär risk för att uppgifterna, som är känsliga ur integritetssynpunkt, rapporteras till fel mottagare. Uppgifterna om att ett körkort eller en taxiförarlegitimation återkallats kan indirekt anses vara känsliga uppgifter om hälsa enligt 13 §

PUL och uppgifter om lagöverträdelser enligt 21 § PUL, vilket innebär att dessa bestämmelser är tillämpliga.

Utredningen anser därför inte att det finns tillräckliga skäl att införa bestämmelser som medger en automatiskt elektronisk återrapportering av förändringar i eller återkallelser av förares behörigheter eller tillståndshavares tillstånd.

Skyddade personuppgifter

Såvitt utredningen känner till föreligger det inte några problem med hanteringen av skyddade personuppgifter inom Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har skriftliga instruktioner för myndighetens personal om hur skyddade personuppgifter ska hanteras i verksamheten. Enligt utredningens mening finns det därför inte någon anledning att göra några författningsförändringar för att upprätthålla eller stärka skyddet för den personliga integriteten.

En möjlighet att vägra registrera fordonsägare med betydande fordonsrelaterade skulder

En möjlighet att vägra registrera en fordonsägare med betydande fordonsrelaterade skulder skulle enligt utredningen medföra betydande svårigheter, främst för privatpersoner och näringsidkare, på grund av den kontroll av den nye ägaren som överlåtaren behöver göra. Om beloppsgränsen för att vägra registrera en ägare skulle bestämmas till 50 000 kronor kan de sammanlagda kostnaderna under en femårsperiod uppskattas till ca 443 miljoner kronor, medan de kvantifierbara vinsterna under samma period kan uppskattas till endast ca 88 miljoner kronor.

Utredningen föreslår därför inte att en möjlighet att vägra registrering av en ägare med stora fordonsrelaterade skulder införs, även om det sannolikt skulle ha en viss försvårande inverkan på verksamheten med bilmålvakter.

Lagen om fordons registrering m.m.

Det ingår inte i utredningens uppdrag att göra några materiella förändringar i de bestämmelser som gäller förutsättningarna för fordons registrering och brukande. Dessa bestämmelser har därför oförändrat i sak överförts till den föreslagna lagen om fordons registrering m.m. Utredningen föreslår att de grundläggande förutsättningarna för ett fordons registrering och brukande alltjämt ska regleras i lag och att regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, alltjämt ska ha rätt att meddela föreskrifter.

Enligt utredningen bör bestämmelser om sättet att anmäla en uppgift till Transportstyrelsen finnas i den lagstiftning som i övrigt hanterar de materiella frågeställningarna. Utredningen föreslår därför att bestämmelserna om direktanmälan av uppgifter i fordonsdatabasen bör finnas i förordningen om fordons registrering m.m.

Bestämmelserna som anger att beslut får fattas genom automatiserad behandling av uppgifter utgör enligt utredningen en del av den materiella lagstiftningen om fordon och flyttas därför över till förordningen om fordons registrering m.m.

Konsekvenser av förslagen

Utredningen har gjort en bedömning av konsekvenserna av de förslag till förändringar som vi lägger fram. Dessa redovisas i kapitel 18. Bedömningen är att förslagen innebär betydande vinster för samhället och stora fördelar för Transportstyrelsen, näringslivet och privatpersoner. En grov uppskattning av de ekonomiska konsekvenserna för staten innebär en vinst på ca 110 miljoner kronor första året och därefter på ca 130 miljoner kronor per år. Till detta kan läggas de effektivitetsvinster som en förbättrad och mer ändamålsenlig lagstiftning innebär. För företag och privatpersoner innebär förslagen vid en grov uppskattning en vinst på drygt 90 miljoner kronor per år.

Betänkandets lagförslag

Förslag till vägtrafikdatalag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag tillämpas vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn, om behandlingen är helt eller delvis automatiserad eller om uppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i en strukturerad samling av uppgifter som är tillgängliga för sökning eller sammanställning enligt särskilda kriterier.

I den utsträckning det särskilt framgår tillämpas lagen även vid behandling av andra uppgifter än personuppgifter.

Lagens syfte

2 § Syftet med denna lag är att åstadkomma förutsättningar för att tillgodose samhällets behov av kontroll, identifiering och information av de uppgifter som trafiksäkerhet, miljö och andra för vägtrafiken betydelsefulla omständigheter föranleder samt att ge Transportstyrelsen möjlighet att i sin verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt, allt utan att människors personliga integritet kränks.

Definitioner m.m.

3 § Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 § Bestämmelserna i denna lag om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

5 § Om någon som inte har fyllt 18 år äger ett fordon eller innehar det under sådana omständigheter som anges i 3 §, tillämpas det som sägs i lagen om ägaren på en förmyndare för honom eller henne. Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Förhållandet till personuppgiftslagen

6 § Om inte annat anges i 7–8 § eller 3 kap., gäller denna lag istället för personuppgiftslagen (1998:204).

7 § Behandling av personuppgifter som är tillåten enligt denna lag får utföras även om den registrerade motsätter sig denna, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

8 § När personuppgifter behandlas enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, gäller följande bestämmelser i personuppgiftslagen (1998:204).

1. 3 § om definitioner,
2. 8 § om förhållandet till offentlighetsprincipen m.m.,
3. 9 § om grundläggande krav på behandling, med undantag för vad som anges i första stycket d),
4. 22 § om behandling av personnummer,
5. 30 och 31 §§ samt 32 § första stycket om säkerheten vid behandling,
6. 33–35 §§ om överföring av personuppgifter till tredjeland,
7. 36 § andra stycket och 38–41 §§ om personuppgiftsombud m.m.,
8. 42 § om upplysningar till allmänheten om vissa behandlingar,
9. 43 och 44 §§, 45 § första stycket samt 47 § om tillsynsmyndighetens befogenheter, och
10. 51 § första stycket om överklagande.

Förbud enligt 44 eller 45 § personuppgiftslagen (1998:204) får inte förenas med vite.

Personuppgiftsansvar

9 § Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling som utförs enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Ändamål m.m.

10 § Personuppgifter får endast behandlas för de ändamål som anges i 2 kap. 2–5, 7–9, 11–13 och 15–18 §§.

Behandling av känsliga personuppgifter m.m.

11 § Känsliga personuppgifter som avses i 13 § personuppgiftslagen (1998:204) får behandlas endast om det är absolut nödvändigt för ändamålet med behandlingen. När sådana uppgifter behandlas i databaser enligt 2 kap. gäller även bestämmelserna i 2 kap. 19 §.

2 kap. Transportstyrelsens databaser

Fordonsdatabasen

1 § I verksamheten avseende fordon ska det finnas en samling uppgifter som med hjälp av automatiserad behandling används gemensamt i verksamheten för de i 2 – 5 §§ angivna ändamålen (fordonsdatabas).

Ändamål

2 § Personuppgifter får behandlas i fordonsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i Transportstyrelsens verksamhet för

a) frågor om fordons registrering och brukande samt därmed sammanhängande frågor,

b) frågor om typgodkännande och enskilt godkännande,

c) frågor om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från trafiksäkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,

d) att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala eller utbetala skatter, avgifter, ersättningar och premier,

e) tillsyn,

f) att fullgöra en för Sverige bindande internationell överenskommelse, och

g) intern kontroll, utvärdering uppföljning och planering av den egna verksamheten.

3 § Personuppgifter får behandlas i fordonsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i annan författningsreglerad verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar än den som avses i 2 §, för

a) kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,

b) kontroll av att ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt ut trafiksäkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,

c) att utgöra underlag för utredningar, beslut och kontroll av fordonsskatt, trängselskatt, trafikförsäkringsavgift samt övriga skatter och avgifter relaterade till fordonsinnehav,

d) utsökning och indrivning,

e) försvars- och beredskapsplanering samt drivmedelsransonering,

f) tillsyn inom vägtrafikområdet, och

g) annan verksamhet som för att kunna fullgöras förutsätter tillgång till information rörande fordonsägare.

4 § Personuppgifter får behandlas i fordonsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs

a) som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet,

b) för trafiksäkerhets- eller miljöändamål,

c) för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,

d) för aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, och

e) för uttag av urval för direkt marknadsföring, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

5 § En uppgift om ett fordons registreringsnummer eller chassinummer får alltid behandlas för att tillhandahålla sådana uppgifter om fordonet som inte är personuppgifter.

Behörighetsdatabasen

6 § I verksamheten avseende behörigheter ska det finnas en samling uppgifter som med hjälp av automatiserad behandling används gemensamt i verksamheten för de i 7–9 §§ angivna ändamålen (behörighetsdatabas).

Ändamål

7 § Personuppgifter får behandlas i behörighetsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i Transportstyrelsens verksamhet för

a) frågor om behörighet att föra ett visst slag av fordon eller att föra fordon i en viss verksamhet,

b) att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala avgifter,

c) tillsyn,

d) godkännande- och tillståndsprövning samt annan liknande prövning,

e) att fullgöra en för Sverige bindande internationell överenskommelse, och

f) intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av den egna verksamheten.

8 § Personuppgifter får behandlas i behörighetsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i annan verksamhet än den som avses i 7 § för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller annan författning för

a) kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,

b) kontroll av identitet i samband med kontroll av förarbehörighet,

c) tillstånds- och lämplighetsprövning samt annan liknande prövning,

d) försvars- och beredskapsplanering,

e) tillsyn på vägtrafikområdet, och

f) annan verksamhet som för att kunna fullgöras förutsätter tillgång till information rörande behörigheter.

9 § Personuppgifter får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla information som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet.

Tillståndsdatabasen

10 § I verksamheten avseende tillstånd ska det finnas en samling uppgifter som med hjälp av automatiserad behandling används gemensamt i verksamheten för de i 11–13 §§ angivna ändamålen (tillståndsdatabas).

Ändamål

11 § Personuppgifter får behandlas i tillståndsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i Transportstyrelsens verksamhet för

a) frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om överlämnande av rätten att anordna prov samt om förordnande och godkännande av personal,

c) att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala avgifter,

d) tillsyn,

e) att fullgöra en för Sverige bindande internationell överenskommelse, och

f) intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av den egna verksamheten.

12 § Personuppgifter får behandlas i tillståndsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i annan verksamhet än den som avses i 11 § för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller annan författning för

a) tillsyn på vägtrafikområdet, och

b) annan verksamhet som för att kunna fullgöras förutsätter tillgång till information rörande tillstånd.

13 § Personuppgifter får behandlas i tillståndsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet.

Tillsynsdatabasen

14 § I verksamheten avseende tillsyn ska det finnas en samling uppgifter som med hjälp av automatiserad behandling används gemensamt i verksamheten för de i 15 – 16 §§ angivna ändamålen (tillsynsdatabas).

15 § Personuppgifter får behandlas i tillsynsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i Transportstyrelsens verksamhet för

a) frågor om färdskrivarkort,

b) tillsyn,

c) att utreda, bestämma, uppbära, redovisa och återbetala avgifter, och

d) intern kontroll, utvärdering, uppföljning och planering av den egna verksamheten.

16 § Personuppgifter får behandlas i tillsynsdatabasen för tillhandahållande av information som behövs i annan verksamhet än den som avses i 15 § för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller annan författning för frågor om färdskrivarkort och tillsyn på vägtrafikområdet.

Gemensamma bestämmelser om databaserna

17 § Personuppgifter får behandlas i databaserna för att tillhandahålla uppgifter som behövs i en utländsk myndighets verksamhet i den utsträckning som följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller om det följer av en EU-rättsakt**.**

18 § Personuppgifter som behandlas enligt de i lagen tillåtna ändamålen får även behandlas i Transportstyrelsens verksamhet för att tillhandahållas den registrerade själv, riksdagen och regeringen samt, i den utsträckning skyldighet att lämna uppgifter följer av lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lag, till andra.

Personuppgifter som behandlas enligt de i lagen tillåtna ändamålen får även behandlas i Transportstyrelsens verksamhet för statistiska, vetenskapliga och historiska ändamål.

Elektroniska handlingar

19 § En handling som har kommit in till Transportstyrelsen i ett ärende eller som har upprättats av Transportstyrelsen får behandlas i databaserna. I en handling som har kommit in till Transportstyrelsen får känsliga personuppgifter behandlas utan den begränsning som anges i 1 kap. 11 §. En handling som upprättats av Transportstyrelsen får innehålla sådana uppgifter som avses i 1 kap. 11 § om de är nödvändiga för Transportstyrelsens handläggning av ett ärende.

Direktåtkomst

20 § Direktåtkomst till personuppgifter får medges för de i lagen tillåtna ändamålen, med undantag för de ändamål som anges i 4 § första stycket punkterna d–e. Direktåtkomst får inte medges till handlingar som avses i 2 kap. 19 §.

Den som har medgetts direktåtkomst ska se till att tillgången till personuppgifter begränsas till vad varje tjänsteman eller anställd behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

En registrerad får ha direktåtkomst till uppgifter om sig själv i databasen.

Samkörning

21 § Samkörning får inte ske för ändamål som anges i 4 § punkterna d–e.

3 kap. Enskildas rättigheter

Information till den registrerade

1 § Vid tillämpningen av denna lag gäller bestämmelserna om information till den registrerade i 23 och 25–27 §§ personuppgiftslagen (1998:204), med den begränsning som anges i 2 §.

2 § Information som ska lämnas enligt 26 § personuppgiftslagen (1998:204) behöver inte omfatta uppgift i en handling som avses i 2 kap. 19 §, om den enskilde har tagit del av handlingens innehåll. Om den enskilde begär det ska dock informationen även omfatta uppgift i en sådan handling.

Om informationen inte innehåller handling som avses i första stycket, ska det av informationen framgå att handlingen behandlas i databasen.

Rättelse och skadestånd

3 § Bestämmelserna i 28 och 48 §§ personuppgiftslagen (1998:204) om rättelse och skadestånd gäller vid behandling av person¬uppgifter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. För uppgift om registrerad fordonsägare tillämpas dock inte 48 § personuppgiftslagen och istället för 28 § personuppgiftslagen tillämpas 14 kap. 3–4 §§ förordningen (0000:00) om fordons registrering m.m.

4 § Ett beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller ett beslut om rättelse eller information enligt personuppgiftslagen (1998:204) får överklagas hos Förvaltningsrätten i Karlstad om inte något annat följer av andra föreskrifter.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

4 kap. Bemyndiganden

1 § Regeringen får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som får behandlas i databaserna,
2. vilka personuppgifter som får behandlas för ett visst ändamål,
3. vilka sökbegrepp som får användas i databaserna,
4. ytterligare begränsningar i rätten till samkörning enligt 2 kap. 21 §, och
5. begränsningar i rätten att bevara uppgifter och om digital arkivering.

2 § Regeringen får meddela närmare föreskrifter om direktåtkomst enligt 2 kap. 20 §, om behörighet och säkerhet i fråga om direktåtkomst och om undantag från bestämmelsen i 2 kap. 20 § första stycket om att direktåtkomst inte får medges till handlingar som avses i 2 kap. 19 §.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.
2. Den nya lagen ska tillämpas även på uppgifter som registrerats före ikraftträdandet.
3. Har en begäran om rättelse eller skadestånd gällande en uppgift om registrerad fordonsägare kommit in till Transportstyrelsen före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

Förslag till lag om fordons registrering m.m.

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon i Transportstyrelsens fordonsdatabas på vägtrafikområdet.

Lagen gäller dock inte

1. fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt,
2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon, eller
3. mopeder klass II.

Vilka uppgifter som ska registreras i fordonsdatabasen anges i vägtrafikdataförordningen (0000:00).

2 § Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 § Bestämmelserna i denna lag om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

4 § Om någon som inte har fyllt 18 år äger ett fordon eller innehar det under sådana omständigheter som anges i 3 §, tillämpas det som sägs i lagen om ägaren på en förmyndare för honom eller henne.

Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Registrering som förutsättning för rätt att bruka fordon

5 § Följande fordon ska med de undantag som anges i 6–9 och 11 §§ vara registrerade i fordonsdatabasen för att få brukas.

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.

3. Släpfordon som dras av bilar.
4. Släpvagnar som dras av traktorer klass I, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

Undantag från registreringsplikten

6 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, eller industriområden eller inom 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 klass II,
3. fordon som brukas 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 brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande,
4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen ska kunna genomföras,
5. fordon som provkörs vid provning inför ett enskilt godkännande i den utsträckning som behövs för att provningen ska kunna genomföras,
6. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,
7. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller
8. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet eller provningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

7 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om fordon i internationell vägtrafik i Sverige.

Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik i Sverige om

1. fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands,
2. fordonet inte är registrerat i Sverige, och
3. fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt brukas här.

8 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte motordrivna fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge och till dem kopplade släpfordon, om fordonen brukas i Sverige under högst ett år.

Vad som sägs i första stycket gäller även danska fordon som får brukas i Danmark med ”faste prøveskilter”, finska fordon som får brukas i Finland med ”provnummerskyltar” och norska fordon som får brukas i Norge med ”prøvekjennemerke”.

Om det i Danmark, Finland eller Norge har meddelats ett särskilt tillstånd att där tillfälligt bruka ett fordon som inte är registrerat i landet, får fordonet under den tid som tillståndet avser brukas i Sverige.

9 § Den som har sitt egentliga hemvist i Sverige och som förvärvat ett fordon som avses i 5 § men som inte är registrerat här, får under en vecka från det att fordonet fördes in i Sverige bruka fordonet med stöd av en giltig utländsk registrering. Detta gäller dock endast den som inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.

Brukande av avställt fordon

10 § Ett avställt fordon får inte brukas annat än

1. i den omfattning som enligt 5 § 2 och 5 och 6 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,
2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,
3. under tid då fordonet innehas av Försvarsmakten enligt ett skriftligt avtal eller brukas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,
4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), enligt 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, samt
5. med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

Saluvagnslicens

11 § Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som inte är registrerade i fordonsdatabasen eller är avställda och som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med eller som licenshavaren utför fordonstester med, brukas för

1. provkörning i samband med tillverkning eller reparation samt testkörning,
2. färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal, plats för testkörning eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage,

3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande, och

4. körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning.

12 § Saluvagnslicens kan meddelas den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon eller den som yrkesmässigt tillverkar fordonskomponenter. Saluvagnslicens kan också meddelas den som
anges i 16 § första stycket 4 och som för in fordon i Sverige för testkörning samt den som på uppdrag yrkesmässigt utför sådan testkörning.

Licens får inte meddelas om det skäligen kan antas att den kommer att missbrukas eller om det finns något annat särskilt skäl mot att den meddelas.

Saluvagnslicens gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl får den begränsas till viss tid.

Med tillverkning avses i första stycket även sådan påbyggnad eller lackering som ingår som ett led i arbetet med att färdigställa fordonen.

13 § En saluvagnslicens ska återkallas om

1. licensen inte har utnyttjats under de senaste tolv månaderna,
2. saluvagnsskatten inte har betalats,
3. licensen har utnyttjats i strid med bestämmelserna om sådan licens, eller
4. licenshavaren på något annat sätt har visat sig olämplig eller det annars finns någon särskild anledning att återkalla licensen.

Återkallelse enligt 3 eller 4 ska inte ske i ringa fall.

Tillfällig registrering

14 § Tillfällig registrering kan meddelas för motordrivna fordon och för släpfordon.

Vid tillämpningen av bestämmelserna om tillfällig registrering avses med nytt fordon ett fordon som inte är, har varit eller bort vara registrerat här i landet annat än i förening med avställning.

15 § Tillfällig registrering får meddelas för ett fordon som förs in till Sverige för att brukas stadigvarande här, om

1. fordonet inte är registrerat här,
2. fordonets ägare har sitt egentliga hemvist här, och
3. fordonets ägare inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller under tre månader från den dagen den meddelades. Den upphör dock att gälla två veckor efter det att fordonet godkänts vid registreringsbesiktning.

16 § Tillfällig registrering får meddelas för ett fordon som inte ska registreras för att stadigvarande brukas i Sverige, om

1. sökanden inte har sitt egentliga hemvist i landet och här förvärvar ett fordon,

2. sökanden har sitt egentliga hemvist i landet och här förvärvar ett nytt fordon men avser att flytta från landet inom tre månader från den dag då den tillfälliga registreringen meddelas,

3. sökanden är en svensk utlandsmyndighet som här förvärvar ett nytt fordon som ska brukas utanför landet, eller

4. sökanden inte har sitt egentliga hemvist eller, i fråga om en juridisk person, sin ledning i Sverige och sökanden eller den som representerar den juridiska personen endast tillfälligt ska vistas i landet samt fordonet endast tillfälligt ska användas i Sverige, och

a) det har förts in i eller ska föras in i landet för testkörning eller annat liknande ändamål, eller

b) det har förts in i landet för enskilt bruk.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller från den dag den meddelades och under tolv månader eller om sökanden begär det under tre eller sex månader. Tillfällig registrering enligt första stycket 1 av ett fordon som inte är nytt gäller dock endast under en månad.

17 § Tillfällig registrering får meddelas på nytt för ett visst fordon först sedan tolv månader har förflutit efter utgången av närmast föregående period av en sådan registrering. Denna begränsning för en ny registrering gäller dock inte sådana fordon som anges i 16 § första stycket 4 och som används för testkörning.

18 § Ett enligt 15 § tillfälligt registrerat fordon, som har förts in från ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och har en giltig registrering i det landet som innebär att det får brukas obegränsat enligt det landets bestämmelser, får brukas utan någon annan inskränkning än den som avses i 20 §.

19 § Ett enligt 15 § tillfälligt registrerat fordon får i andra fall än som avses i 18 § brukas

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på registreringsbesiktning eller enskilt godkännande, eller

2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning får det dock brukas här för andra ändamål än som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om fordonet efter besiktningen har ändrats så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller det i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållanden påverkats.

20 § Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik.

21 § Om de i 15 § eller 16 § angivna förutsättningarna inte är uppfyllda ska det beslutas att den tillfälliga registreringen ska upphöra. Detsamma gäller om fordonet har bytt ägare eller om ägaren begär att registreringen ska upphöra.

Straffbestämmelser

22 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar ett fordon i strid med 5, 10, 11,19 eller 20 § döms till penningböter.

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

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

23 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 § andra stycket döms till penningböter.

24 § Bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om ansvar för ägare eller brukare av fordon tillämpas i fråga om ett fordon som ägs eller brukas av staten eller en kommun på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom för att förebygga en förseelse och sker ändå en sådan på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller brukare på den överordnade.

I fråga om ett fordon som ägs eller brukas av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om ett fordon som ägs eller brukas av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges 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.

Hindrande av fortsatt färd

25 § Om ett fordon brukas i strid med 5, 10, 12, 19 eller 20 § eller en föreskrift som har meddelats med stöd av denna lag ska en polisman hindra fortsatt färd, om den skulle utgöra en väsentlig olägenhet.

Förfarande och överklagande

26 § Frågor om saluvagnslicens och tillfällig registrering prövas av Transportstyrelsen.

27 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos Förvaltningsrätten i Karlstad län om inte något annat följer av andra föreskrifter.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

28 § Ett beslut av Transportstyrelsen gäller omedelbart, om inte något annat förordnats.

Bemyndiganden

29 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från plikten att registrera fordon samt från regler om brukande av fordon i denna lag. Undantag får förenas med villkor.

30 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i fråga om

1. andra förpliktelser beträffande registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen, dock att föreskrifterna inte får avse skatt,
2. rätten att bruka fordon som hör hemma i något annat land, och
3. avgifter för registrering enligt denna lag.

31 § Om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som riket har befunnit sig i får regeringen föreskriva att lagen helt eller delvis inte ska tillämpas.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Förslag till lag om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska upphöra att gälla den 1 juli 2012.

Bilaga 2

Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971:965) om straff för vissa trafikbrott ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[3]	
Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister,* förordningen *(2001:650)* om *vägtrafikregister*, fordonslagen (2002:574) eller fordonsförordningen (2002:925) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.	Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen *(0000:000)* om *fordons registrering m.m.,* förordningen *(0000:000)* om *fordons registrering m.m.*, fordonslagen (2002:574) eller fordonsförordningen (2002:925) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012 och tillämpas på brott som begås efter den 30 juni 2012.

[3] Senaste lydelse 2002:926.

Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att 7 och 11 §§ lagen (1972:435) om överlastavgift ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 §[4]	
Överlastavgift påförs för motordrivet fordon, ägaren, och för släpvagn, ägaren av det fordon som släpvagnen dras av.	
I fråga om motordrivet fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. Innehas fordon i annat fall med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.	
Om ett motordrivet fordon är registrerat i *vägtrafikregistret* och den som äger fordonet inte har fyllt 18 år, *skall* den förmyndare som har registrerats i *vägtrafikregistret* anses som ägare. Detsamma gäller om fordonet innehas under sådana omständigheter som anges i andra stycket av någon som inte har fyllt 18 år.	Om ett motordrivet fordon är registrerat i *fordonsdatabasen* och den som äger fordonet inte har fyllt 18 år, *ska* den förmyndare som har registrerats i *fordonsdatabasen* anses som ägare. Detsamma gäller om fordonet innehas under sådana omständigheter som anges i andra stycket av någon som inte har fyllt 18 år.
Om någon använder annans fordon utan lov, påförs användaren överlastavgiften.	
11 §[5]	
Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i femte stycket. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.	
Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett överklagande, trots att tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande ska ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. Återkallas eller förfaller det första överklagandet av någon annan anledning, förfaller också det senare.	
Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en	Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en

[4] Senaste lydelse 2006:559.
[5] Senaste lydelse 2009:1350.

släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt *vägtrafikregistret*. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.	släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt *fordonsdatabasen*. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

En polismans beslut enligt 8 a och 8 b §§ får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 5, 16, 24 och 34 – 37 §§ trafikskadelagen (1975:1410) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[6]	
Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på	
1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,	
2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,	
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i *vägtrafikregistret*	3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i *fordonsdatabasen.*
Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.	
2 §[7]	
Trafikförsäkring *skall* finnas för motordrivet fordon som är registrerat i *vägtrafikregistret* och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet.	Trafikförsäkring *ska* finnas för motordrivet fordon som är registrerat i *fordonsdatabasen* och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet.
Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgörs dock försäkringsplikten av innehavaren. Om ett fordon är registrerat i *vägtrafikregistret* och den som äger fordonet eller innehar det under sådana omständigheter som anges i	Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgörs dock försäkringsplikten av innehavaren. Om ett fordon är registrerat i *fordonsdatabasen* och den som äger fordonet eller innehar det under sådana omständigheter som anges i

[6] Senaste lydelse 2001:652.
[7] Senaste lydelse 2006:560.

föregående mening inte har fyllt 18 år och saknar förarbehörighet för fordonet, fullgörs försäkringsplikten av den förmyndare som har registrerats i *vägtrafikregistret.*

Trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som har registrerats i *vägtrafikregistret* kan genom uppsägning av försäkringstagaren upphöra att gälla endast om

1. fordonet inte längre är registrerat i *vägtrafikregistret*,

föregående mening inte har fyllt 18 år och saknar förarbehörighet för fordonet, fullgörs försäkringsplikten av den förmyndare som har registrerats i *fordonsdatabasen.*

Trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som har registrerats i *fordonsdatabasen* kan genom uppsägning av försäkringstagaren upphöra att gälla endast om

1. fordonet inte längre är registrerat i *fordonsdatabasen*,

2. fordonet är avställt, eller

3. försäkringstagarens skyldighet att hålla fordonet försäkrat har upphört av någon annan anledning.

Tredje stycket *skall* inte tillämpas, om för fordonet gäller trafikförsäkring hos en annan försäkringsanstalt.

Tredje stycket *ska* inte tillämpas, om för fordonet gäller trafikförsäkring hos en annan försäkringsanstalt.

5 §[8]

Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen (1982:713), utom i det fall som avses i andra stycket,

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige, utom i det fall som avses i andra stycket.

Om ett fordon som är registrerat i *vägtrafikregistret* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 2 a kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet *skall* införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

Om ett fordon som är registrerat i *fordondatabasen* köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 2 a kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet *ska* införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

[8] Senaste lydelse 2007:333.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt 2 kap. 3 § försäkringsrörelselagen eller 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige *skall* ha en representant här i landet. Representanten *skall* vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren *skall* utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten *skall* även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring.

Försäkringsgivaren *skall* informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

Föreslagen lydelse

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige *ska* ha en representant här i landet. Representanten *ska* vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren *ska* utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten *ska* även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring.

Försäkringsgivaren *ska* informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

16 §[9]

[9] Senaste lydelse 2001:562.

Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikt och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring eller som hade gjort sådan anmälan som avses i 5 § tredje stycket, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i *vägtrafikregistret* eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas. Från ersättning för sakskada *skall* därvid avräknas ett belopp som svarar mot en tjugondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar *skall* någon avräkning inte ske.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsanstalter som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i *fordonsdatabasen* eller var avställt.

De försäkringsanstalter som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet ej kan fastställas. Från ersättning för sakskada *ska* därvid avräknas ett belopp som svarar mot en tjugondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar *ska* någon avräkning inte ske.

24 §[10]

I fall som avses i 16 § fördelas försäkringsanstalternas inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har utgetts enligt 16 § andra stycket får

Trafikskadeersättning som har utgetts enligt 16 § andra stycket får

[10] Senaste lydelse 2001:562.

intill en tiondedel av det basbelopp som anges i 21 § krävas åter från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får dock ej krävas åter, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i *vägtrafikregistret* eller var avställt.	intill en tiondedel av det basbelopp som anges i 21 § krävas åter från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får dock ej krävas åter, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen ej var registrerat i *fordonsdatabasen* eller var avställt.

Har trafikskadeersättning utgetts enligt 16 § tredje stycket och blir fordonet sedermera känt, får ersättningen krävas åter från den försäkringsanstalt som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

34 §[11]

Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i *vägtrafikregistret* och inte är avställt, har trafikförsäkrings-föreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.	Saknas föreskriven trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i *fordonsdatabasen* och inte är avställt, har trafikförsäkrings-föreningen rätt till gottgörelse (trafikförsäkringsavgift) av den försäkringspliktige för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt.

Trafikförsäkringsavgift bestäms på grundval av de årspremier för trafikförsäkring som har tillämpats här i landet under den tid trafikförsäkring har saknats. Avgiften får med tio procent överstiga högsta försäkringspremie inklusive skatt enligt lagen (2007:460) om skatt på trafikförsäkringspremie m.m. för fordon av samma fordonsslag och med samma användningssätt som det oförsäkrade fordonet. Med fordonsslag avses personbil, lastbil, buss, motorcykel, traktor, motorredskap, moped och terrängmotorfordon. Förhöjning av premien på grund av omständigheter som ger anledning att anta att fordonet med hänsyn till innehavarens person utgör en särskild risk i trafiken får dock beaktas endast om det finns sådana omständigheter i det särskilda fallet.

Trots vad som sägs i andra stycket får trafikförsäkringsavgift tas ut med tvåhundra kronor för tid till dess trafikförsäkring tecknas eller försäkringsplikten upphör.

Domstol kan sätta ned trafikförsäkringsavgiften, om det finns särskilda skäl. I fråga om preskription av trafikförsäkringsavgift tillämpas 31 § första stycket.

35 §[12]

Saknas föreskriven trafikförsäkring för motordrivet fordon som är registrerat i	Saknas föreskriven trafikförsäkring för motordrivet fordon som är registrerat i

[11] Senaste lydelse 2007:461.
[12] Senaste lydelse 2002:343.

vägtrafikregistret och ej är avställt, kan den försäkringspliktige föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt.	*fordonsdatabasen* och ej är avställt, kan den försäkrings-pliktige föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt.
Föreläggande som avses i första stycket meddelas av länsstyrelsen i det län där den försäkringspliktige har sin adress enligt *vägtrafikregistret.* Mot sådant föreläggande får talan ej föras.	Föreläggande som avses i första stycket meddelas av länsstyrelsen i det län där den försäkringspliktige har sin adress enligt *fordonsdatabasen.* Mot sådant föreläggande får talan ej föras.

36 §[13]

Saknas föreskriven trafikförsäkring när motordrivet fordon som inte är registrerat i *vägtrafikregistret* eller som är avställt brukas i trafik här i landet av den försäkringspliktige eller av annan med dennes tillstånd, döms den försäkringspliktige till penningböter.	Saknas föreskriven trafikförsäkring när motordrivet fordon som inte är registrerat i *fordonsdatabasen* eller som är avställt brukas i trafik här i landet av den försäkringspliktige eller av annan med dennes tillstånd, döms den försäkringspliktige till penningböter.
Fortsätter den försäkringspliktige under tid då han står under åtal för förseelse som avses i första stycket att begå sådan förseelse, *skall* vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.	Fortsätter den försäkringspliktige under tid då han står under åtal för förseelse som avses i första stycket att begå sådan förseelse, *ska* vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.

37 §[14]

Förare av moped och förare av motorredskap som, utan att vara registrerat i *vägtrafikregistret*, omfattas av denna lag *skall* under färd här i landet medföra bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på anmodan visa upp beviset för bilinspektör eller polisman.	Förare av moped och förare av motorredskap som, utan att vara registrerat i *fordonsdatabasen*, omfattas av denna lag *ska* under färd här i landet medföra bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på anmodan visa upp beviset för bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Han är dock fri från ansvar, om han senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos polismyndighet att han hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen samt omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[13] Senaste lydelse 2002:343.
[14] Senaste lydelse 2002:343.

Förslag till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[15]	
Regeringen får förordna att denna lag *skall* tillämpas i fråga om överträdelser av föreskrifter som rör parkering eller stannande av	Regeringen får förordna att denna lag *ska* tillämpas i fråga om överträdelser av föreskrifter som rör parkering eller stannande av
1. fordon som är upptagna i *vägtrafikregistret* eller motsvarande utländska register,	1. fordon som är upptagna i *fordonsdatabasen* eller motsvarande utländska register,
2. fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret, eller	
3. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens, om överträdelsen inte är belagd med straff.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[15] Senaste lydelse 2001:564.

Bilaga 2

Förslag till lag om ändring i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[16]	
I denna lag förstås med	
1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,	
2. registrerat fordon: fordon som är upptaget i *vägtrafikregistret*, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,	2. registrerat fordon: fordon som är upptaget i *fordonsdatabasen*, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,
3. fordonsvrak: fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.	
Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om övergivet fordon, den som senast varit ägare.	
Om ägaren av ett fordon som är registrerat i *vägtrafikregistret* eller den som enligt andra stycket likställs med ägaren inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordons ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i *vägtrafikregistret*. Detta gäller dock inte	Om ägaren av ett fordon som är registrerat i *fordonsdatabasen* eller den som enligt andra stycket likställs med ägaren inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordons ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i *fordonsdatabasen*. Detta gäller dock inte
1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller	
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.	
Vad som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[16] Senaste lydelse 2006:561.

Förslag till lag om ändringen i lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[17]	
Med fordon avses i denna lag	
1. fordon som är upptagna i *vägtrafikregistret* eller motsvarande utländska register,	1. fordon som är upptagna i *fordonsdatabasen* eller motsvarande utländska register,
2. fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret, eller	
3. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens.	
Bestämmelserna i denna lag om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[17] Senaste lydelse 2001:566.

Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelag (1994:200)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 b § och 5 kap. 3 a § mervärdesskattelagen (1994:200) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
3 b §[18]	
När omsättningen avser en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *23 §* första stycket 1 lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister* och fordonet levereras till en fysisk person, som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EG-land och som avser att föra fordonet till en plats utanför EG, inträder skyldigheten att betala skatt vid utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades.	När omsättningen avser en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *16 §* första stycket 1 lagen *(0000:000)* om *fordons registrering m.m.* och fordonet levereras till en fysisk person, som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EG-land och som avser att föra fordonet till en plats utanför EG, inträder skyldigheten att betala skatt vid utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades.

5 kap.

3 a §[19]

En omsättning enligt 2, 2 a, 2 b eller 3 § av en vara anses som en omsättning utomlands, om

1. säljaren levererar varan till en plats utanför EG,
2. direkt utförsel av varan till en plats utanför EG ombesörjs av en speditör eller fraktförare,
3. en utländsk företagare förvärvar varan för sin verksamhet i utlandet och hämtar den för direkt utförsel till en plats utanför EG,
4. varan levereras till ett fartyg eller ett luftfartyg i utrikes trafik för bruk ombord på ett sådant fartyg eller luftfartyg eller för sådan omsättning som anges i 1 § tredje stycket,
4 a. varan levereras till ett fartyg eller luftfartyg i de fall som avses i 2 b § för försäljning ombord och avser sådana livsmedel som anges i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002 av den 28 januari 2002 om allmänna principer och krav för livsmedelslagstiftning, om inrättande av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet och om förfaranden i frågor som gäller livsmedelssäkerhet, dock inte punktskattepliktiga varor,

[18] Senaste lydelse 2007:1376.
[19] Senaste lydelse 2009:1333.

5. varan omsätts på fartyg eller luftfartyg i de fall som avses 2 b § för konsumtion ombord,

6. det är fråga om en leverans av varor av de slag som avses i 3 § lagen (1999:445) om exportbutiker och varorna är avsedda för försäljning i en sådan butik,

6 a. det är fråga om en sådan försäljning som avses i 1 § andra stycket lagen om exportbutiker,

7. varan är en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *23* § första stycket 1 lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister*, under förutsättning att	7. varan är en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *16* § första stycket 1 lagen *(0000:000)* om *fordons registrering m.m.,* under förutsättning att

a) fordonet levereras till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EG-land, och

b) säljaren kan visa att fordonet varaktigt förts till en plats utanför EG före utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades, eller

8. varan levereras här i landet till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EG- land, under förutsättning att

a) ersättningen utgör minst 200 kronor, och

b) säljaren kan visa att köparen har medfört varan vid resa till en plats utanför EG före utgången av tredje månaden efter den månad under vilken leveransen av varan gjordes.

Vid leverans av en vara inom landet till en fysisk person som är bosatt i Norge eller på Åland anses omsättningen som en omsättning utomlands endast om

1. leveransen avser en vara eller en grupp av varor som normalt utgör en helhet och ersättningen utgör minst 1 000 kronor efter avdrag för skatt enligt denna lag som hänför sig till ersättningen och

2. säljaren kan visa att köparen i nära anslutning till leveransen fört in varan eller varorna till Norge eller till Åland och därvid enligt tullräkning eller liknande handling betalat skatt motsvarande skatt enligt denna lag.

En leverans av varor till fartyg på linjer mellan Sverige och Norge eller mellan Sverige och Åland ska anses som en omsättning utomlands endast om leveransen inte strider mot 5 och 6 §§ lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg.

En leverans som avses i första stycket 4 av punktskattepliktiga varor ska anses som en omsättning utomlands endast om leveransen uppfyller de villkor som gäller för proviantering i 7–9 §§ lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Bilaga 2

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1176) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1994:1176) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §[20]	
En särskild avgift *skall* betalas för motordrivet fordon och båt, vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 §.	En särskild avgift *ska* betalas för motordrivet fordon och båt, vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 §.
Avgiften uppgår för personbil, lätt lastbil och lätt buss samt båt till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för tunga lastbilar, tunga bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i *vägtrafikregistret* på följande sätt.	Avgiften uppgår för personbil, lätt lastbil och lätt buss samt båt till 10 000 kronor. Avgiften beräknas för tunga lastbilar, tunga bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i *fordonsdatabasen* på följande sätt.

Skattevikt, kilogram	Avgift, kronor
0–3 500	10 000
3 501–10 000	20 000
10 001–15 000	30 000
15 001–20 000	40 000
20 001–	50 000

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas enligt vägtrafikskattelagen (2006:227). Avgiften för annat motordrivet fordon än som avses i andra stycket uppgår till 10 000 kronor. Avgiften tas ut för varje tillfälle som bränsletank påträffas med oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 §.

Har avgift påförts någon och *skall* sådan avgift påföras honom för ytterligare tillfälle inom ett år från det tidigare tillfället, tas avgiften ut med en och en halv gånger det belopp som följer av andra eller tredje stycket.	Har avgift påförts någon och *ska* sådan avgift påföras honom för ytterligare tillfälle inom ett år från det tidigare tillfället, tas avgiften ut med en och en halv gånger det belopp som följer av andra eller tredje stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[20] Senaste lydelse 2007:779.

Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att 2 a, 5, 7, 9, 14, 17 a och 32 §§ lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 a §[21]	
Med fordonsår avses den uppgift i *vägtrafikregistret* som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i *registret* avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.	Med fordonsår avses den uppgift i *fordonsdatabasen* som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i *databasen* avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.
5 §[22]	
För fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska *vägtrafikregistret* (svenskt fordon), och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1.	För fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska *fordonsdatabasen* (svenskt fordon), och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1..
Avgiftsplikt gäller för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en totalvikt på minst 12 000 kilogram om fordonet är avsett uteslutande för godstransport på väg.	
För svenskt fordon med draganordning grundas avgiftsplikten på den högsta tillåtna totalvikt som fordonskombinationen kan ha.	
7 §[23]	
Avgiftsskyldig för svenskt fordon är ägaren.	
Som ägare anses den som är eller bör vara antecknad i *vägtrafikregistret* som ägare.	Som ägare anses den som är eller bör vara antecknad i *fordonsdatabasen* som ägare.

[21] Senaste lydelse 2006:474.
[22] Senaste lydelse 2001:570.
[23] Senaste lydelse 2006:236.

9 §[24]

Avgiftsplikt för svenskt fordon inträder när fordonet införs i *vägtrafikregistret* eller, om fordonet samtidigt avställs, då avställningen upphör. Om fordonet är avställt på ägarens begäran, inträder avgiftsplikt då avställningen upphör. För icke avgiftspliktigt fordon som ändras till avgiftspliktigt fordon inträder avgiftsplikten när fordonet tas upp i *vägtrafikregistret* som avgiftspliktigt, eller om det samtidigt avställs, då avställningen upphör. För fordon som tillhör någon av de i 6 § angivna kategorierna inträder avgiftsplikt när fordonet överlåts till annan, eller om fordonet är avställt eller ställs av vid överlåtelsen, då avställningen upphör.	Avgiftsplikt för svenskt fordon inträder när fordonet införs i *fordonsdatabasen* eller, om fordonet samtidigt avställs, då avställningen upphör. Om fordonet är avställt på ägarens begäran, inträder avgiftsplikt då avställningen upphör. För icke avgiftspliktigt fordon som ändras till avgiftspliktigt fordon inträder avgiftsplikten när fordonet tas upp i *fordonsdatabasen* som avgiftspliktigt, eller om det samtidigt avställs, då avställningen upphör. För fordon som tillhör någon av de i 6 § angivna kategorierna inträder avgiftsplikt när fordonet överlåts till annan, eller om fordonet är avställt eller ställs av vid överlåtelsen, då avställningen upphör.

Avgiftsplikt för utländskt fordon inträder när fordonet används på motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1.

14 §[25]

Vägavgift *skall* betalas av, 1. den som är eller bör vara registrerad som ägare i *vägtrafikregistret* vid ingången av kalendermånaden före avgiftsperioden, 2. när avgiftsplikt inträder, den som är eller bör vara registrerad som ägare i *vägtrafikregistret* vid avgiftspliktens inträde, 3. när ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift tas ut med ett annat belopp, den som är registrerad som ägare i *vägtrafikregistret* när registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett.	Vägavgift *ska* betalas av, 1. den som är eller bör vara registrerad som ägare i *fordonsdatabasen* vid ingången av kalendermånaden före avgiftsperioden, 2. när avgiftsplikt inträder, den som är eller bör vara registrerad som ägare i *fordonsdatabasen* vid avgiftspliktens inträde, 3. när ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift tas ut med ett annat belopp, den som är registrerad som ägare i *fordonsdatabasen* när registreringsbesiktningen skedde eller senast skulle ha skett.

[24] Senaste lydelse 2001:570.
[25] Senaste lydelse 2001:570.

17 a §[26]

Har avgiftsplikten upphört innan avgiften är betald eller har ett fordons beskaffenhet ändrats så att vägavgift ska tas ut med annat belopp, får avgiften sättas ned.

Beslut enligt första stycket fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i *vägtrafikregistret*, i enlighet med vad som anges i 17 § andra och tredje styckena.

Beslut enligt första stycket fattas genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i *fordonsdatabasen*, i enlighet med vad som anges i 17 § andra och tredje styckena.

Om avgiften sätts ned på grund av att avgiftsplikten har upphört, ska samma avgift tas ut som enligt 17 § andra stycket.

32 §[27]

I fråga om fordon som tillhör eller brukas av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, *skall* ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om Transportstyrelsen på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, *skall* dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Ansvarsbestämmelserna för ägare eller brukare av fordon som är eller bör vara registrerat i *det* svenska *vägtrafikregistret* och inte är avställt *skall* i fråga om fordon som tillhör eller brukas av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom för att hindra att ett brott mot lagen begås men detta ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

I fråga om fordon som tillhör eller brukas av dödsbo, aktiebolag, ekonomisk förening eller annan juridisk person, *ska* ansvarsbestämmelserna tillämpas på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen. Om Transportstyrelsen på begäran av en juridisk person godtagit en viss fysisk person som bärare av ägares ansvar, *ska* dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Ansvarsbestämmelserna för ägare eller brukare av fordon som är eller bör vara registrerat i *den* svenska *fordonsdatabasen* och inte är avställt *ska* i fråga om fordon som tillhör eller brukas av staten eller kommun tillämpas på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som ankommer på honom för att hindra att ett brott mot lagen begås men detta ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas ansvarsbestämmelserna i stället på den överordnade.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[26] Senaste lydelse 2008:478.
[27] Senaste lydelse 2008:1368.

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 kap.	
7 §[28]	
En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman	
1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,	
2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),	
3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister* eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller	3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen *(0000:000)* om *fordons registrering m.m.* eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, eller
4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.	
Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[28] Senaste lydelse 2006:237.

Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5 b och 6 §§ och 3 kap. 5 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 kap.	
5 b §[29]	
Ett enskilt godkännande meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.	
I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i *vägtrafikregistret* fastställas.	I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i *fordonsdatabasen* fastställas.
Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.	
6 §[30]	
Registreringsbesiktning sker av ett fordon för att	
1. fastställa fordonets tekniska identitet,	
2. kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, samt	
3. fastställa de uppgifter om fordonet som *skall* föras in i *vägtrafikregistret*.	3. fastställa de uppgifter om fordonet som *ska* föras in i *fordonsdatabasen*.
3 kap.	
5 §	
Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister* eller lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.	Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen *(0000:000)* om *fordons registrering m.m.* eller lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[29] Senaste lydelse 2009:224.
[30] Senaste lydelse 2007:91.

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 2, 4, 6 och 8 §§ lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[31]	
Skatteverket är beskattningsmyndighet.	
För beskattningsmyndighetens räkning ska Transportstyrelsen, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i *vägtrafikregistret*, besluta om trängselskatt och tilläggsavgift, om inte annat följer av 15, 15 a eller 20 §, samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift.	För beskattningsmyndighetens räkning ska Transportstyrelsen, genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i *fordonsdatabasen*, besluta om trängselskatt och tilläggsavgift, om inte annat följer av 15, 15 a eller 20 §, samt verkställa uppbörd av sådan skatt och avgift.
4 §	
Trängselskatt betalas för bil som när skattskyldigheten inträder enligt 9 §	
1. är införd i *vägtrafikregistret*, eller	1. är införd i *fordonsdatabasen*, eller
2. brukas med stöd av saluvagnslicens.	
5 §[32]	
Skattepliktig är inte	
1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,	
2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i *vägtrafik-registret*,	2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i *fordons-databasen*,
3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,	
4. EG-mobilkran, eller	
5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.	
6 §[33]	
Skatteverket *skall* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter	Skatteverket *ska* efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter

[31] Senaste lydelse 2008:1381.
[32] Senaste lydelse 2009:229.
[33] Senaste lydelse 2007:616.

som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *skall* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.	som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en viss bil från skatteplikt. Om det finns synnerliga skäl, *ska* Skatteverket undanta två bilar från skatteplikt.
Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i *vägtrafikregistret* används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490).	Befrielse från skatteplikt enligt första stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i *tillståndsdatabasen* används i yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

8 §

Skattskyldig är ägaren av bilen.

Som ägare av bilen anses

1. den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen i *vägtrafikregistret* som ägare, eller	1. den som när skattskyldigheten inträder är eller bör vara upptagen i *fordonsdatabasen* som ägare, eller

2. i fråga om bil som används med stöd av saluvagnslicens, den som när skattskyldigheten inträder innehar licensen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 5 §, 2 kap. 1, 4, 7, 9, 11 och 11 a §, 3 kap. 1 §, 4 kap. 1 och 10 §§ och 8 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
5 §[34]	
Med fordonsår avses den uppgift i *vägtrafikregistret* som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i *registret*, avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.	Med fordonsår avses den uppgift i *fordonsdatabasen* som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i *databasen*, avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.
2 kap.	
1 §	
Följande fordon är, om annat inte följer av 2 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i *vägtrafikregistret* och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade: 1. motorcyklar, 2. personbilar, 3. bussar, 4. lastbilar, 5. traktorer, 6. motorredskap, 7. tunga terrängvagnar, och 8. släpvagnar.	Följande fordon är, om annat inte följer av 2 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i *fordonsdatabasen* och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade:
4 §	
Skattskyldig är ägaren av fordonet. Som ägare av ett fordon anses den som är antecknad i *vägtrafikregistret* som ägare eller den som bör vara antecknad som ägare.	Som ägare av ett fordon anses den som är antecknad i *fordonsdatabasen s*om ägare eller den som bör vara antecknad som ägare.

[34] Senaste lydelse 2006:473.

7 §[35]

Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för

1. personbilar klass I som enligt uppgift i *vägtrafikregistret* är av fordonsår 2006 eller senare,

1. personbilar klass I som enligt uppgift i *fordonsdatabasen är* av fordonsår 2006 eller senare,

2. personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

3. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut.

9 §[36]

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 20 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i *vägtrafikregistret*.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 20 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i *fordonsdatabasen*.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i *vägtrafikregistret*.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i *fordonsdatabasen*.

Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas.

11 §[37]

För personbil klass I som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del

[35] Lydelse enligt 2009:1468, träder i kraft 2011-01-01.
[36] Lydelse enligt 2009:1468, träder i kraft 2011-01-01.
[37] Lydelse enligt 2009:1468, träder i kraft 2011-01-01.

fordonsskatten, efter avräkning enligt 2 kap. 10 § fjärde stycket, för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt *vägtrafikregistret* vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt *fordonsdatabasen* vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

11 a §[38]

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil klass I för den tid under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången som bilen uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon eller kraven i Miljöklass El enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

1. enligt uppgift i *vägtrafikregistret* släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i *vägtrafikregistret* har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller för drift, helt eller delvis, med annat bränsle

1. enligt uppgift i *fordonsdatabasen* släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i *fordonsdatabasen* har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller för drift, helt eller delvis, med annat bränsle

[38] Lydelse enligt 2009:1468, träder i kraft 2011-01-01.

än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier,	än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier,
4. enligt uppgift i *vägtrafikregistret* har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med styrd tändning och med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller är utrustad med styrd tändning för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier, eller	4. enligt uppgift i *fordonsdatabasen* har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med styrd tändning och med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller är utrustad med styrd tändning för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier, eller

5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer vid framförande, om bilen är indelad i Miljöklass El.

En automatväxlad personbil uppfyller kraven i första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som omfattas av någon av de punkterna.

Kraven i första stycket 3 och 4 är uppfyllda även om personbilen inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent visar att bilen uppfyller kraven i Miljöklass 2005.

3 kap.

1 §

Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt *lagen (2001:558) om vägtrafikregister*.	Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt *lagen (0000:000) om fordons registrering m.m.*

4 kap.

1 §[39]

Vägtrafikskatt beslutas av Transportstyrelsen genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i *vägtrafikregistret*.	Vägtrafikskatt beslutas av Transportstyrelsen genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i *fordonsdatabasen*.

[39] Senaste lydelse 2008:1384.

Om skatt som har beslutats enligt första stycket har blivit uppenbart oriktig på grund av misstag vid den automatiserade behandlingen, ska Transportstyrelsen rätta beslutet.

Bestämmelserna i 26 och 27 §§ förvaltningslagen (1986:223) ska inte tillämpas i fråga om Transportstyrelsens beslut enligt första stycket.

10 §

Om vägtrafikskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i *vägtrafikregistret* eller med stöd av en verkställd utredning, *skall* den beräknas efter skälig grund.	Om vägtrafikskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i *fordonsdatabasen* eller med stöd av en verkställd utredning, *ska* den beräknas efter skälig grund.

8 kap.

2 §

Vid återbetalning av vägtrafikskatt *skall* räknas av	Vid återbetalning av vägtrafikskatt *ska* räknas av
1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats, och	
2. sådana avgifter för registrering enligt lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister* som *skall* betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.	2. sådana avgifter för registrering enligt lagen *(0000:000)* om *fordons registrering m.m.* som *ska* betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.
I fråga om avräkningen *skall* bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ samt i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.	I fråga om avräkningen *ska* bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ samt i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs att 3 § i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	
Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i *vägtrafikregistret* och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen	Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i *fordonsdatabasen* och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen
1. personbilar klass I som	1. personbilar klass I som
a) enligt uppgift i *vägtrafikregistret* är av fordonsår 2005 eller tidigare, och	a) enligt uppgift i *fordonsdatabasen* är av fordonsår 2005 eller tidigare, och
b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt	
2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Bilaga 2

Förslag till lag om ändring i lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §[40]	
I ett beslut om kvalificerad skyddsidentitet får det förordnas	
1. att Transportstyrelsen *skall* utfärda körkort i den kvalificerade skyddsidentitetens namn,	1. att Transportstyrelsen *ska* utfärda körkort i den kvalificerade skyddsidentitetens namn,
2. att andra statliga myndigheter *skall* utfärda pass eller andra identitetshandlingar i den kvalificerade skyddsidentitetens namn, eller	2. att andra statliga myndigheter *ska* utfärda pass eller andra identitetshandlingar i den kvalificerade skyddsidentitetens namn, eller
3. att Skatteverket *skall* registrera den kvalificerade skyddsidentiteten i folkbokföringsdatabasen enligt lagen (2001:182) om behandling av personuppgifter i Skatteverkets folkbokföringsverksamhet.	3. att Skatteverket *ska* registrera den kvalificerade skyddsidentiteten i folkbokföringsdatabasen enligt lagen (2001:182) om behandling av personuppgifter i Skatteverkets folkbokföringsverksamhet.
Ett förordnande enligt första stycket 1 får meddelas endast för den som innehar motsvarande körkort. I samband med förordnandet får det beslutas att Transportstyrelsen eller någon annan körkortsmyndighet *skall* föra in uppgifter om körkortet i *vägtrafikregistret*.	Ett förordnande enligt första stycket 1 får meddelas endast för den som innehar motsvarande körkort. I samband med förordnandet får det beslutas att Transportstyrelsen eller någon annan körkortsmyndighet *ska* föra in uppgifter om körkortet i *behörighetsdatabasen.*
I samband med ett förordnande enligt första stycket 2 får det beslutas att den myndighet som utfärdar handlingen även *skall* föra in uppgifter om handlingen i det register där handlingar av det aktuella slaget registreras.	I samband med ett förordnande enligt första stycket 2 får det beslutas att den myndighet som utfärdar handlingen även *ska* föra in uppgifter om handlingen i det register där handlingar av det aktuella slaget registreras.
Ett förordnande enligt första stycket 3 får meddelas endast om åtgärder enligt första stycket 1 eller 2 inte är tillräckliga.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

[40] Senaste lydelse 2008:1355.

Förslag till lag om ändring i lagen (2007:162) om bilskrotningsfond

Härigenom föreskrivs att 1 och 3 §§ lagen (2007:162) om bilskrotningsfond ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	
Bilskrotningsfonden har bildats av skrotningsavgifter som enligt bilskrotningslagen (1975:343) betalats till staten för personbilar, bussar och lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram och som har registrerats i *vägtrafikregistret*.	Bilskrotningsfonden har bildats av skrotningsavgifter som enligt bilskrotningslagen (1975:343) betalats till staten för personbilar, bussar och lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kilogram och som har registrerats i *fordonsdatabasen*.
Bilskrotningsfonden *skall* användas för skrotningsersättning och skrotningsbidrag.	Bilskrotningsfonden *ska* användas för skrotningsersättning och skrotningsbidrag.
3 §	
Skrotningsersättning får, i mån av tillgång på medel i bilskrotningsfonden, ges till den som äger en uttjänt bil som lämnas för skrotning och för vilken ett sådant mottagningsbevis som avses i 15 kap. 24 § miljöbalken utfärdas, om bilen	
1. är av en årsmodell äldre än 1989 och enligt *vägtrafikregistret* inte var avställd den 31 augusti 2006, eller	1. är av en årsmodell äldre än 1989 och enligt *fordonsdatabasen* inte var avställd den 31 augusti 2006, eller
2. har tillfallit kommunen enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.	
Skrotningsersättning får inte ges om en sådan ersättning eller ersättning av motsvarande art enligt äldre föreskrifter tidigare har betalats ut för bilen.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Bilaga 2

Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 18 kap. 10 § och 35 kap. 4 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
18 kap.	
10 §	
Sekretess gäller i verksamhet som avser förande av eller uttag ur *vägtrafikregistret* för uppgift om körkorts referensnummer, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan fara för att kontrollen av körkorts äkthet motverkas.	Sekretess gäller i verksamhet som avser förande av eller uttag ur *Transportstyrelsens behörighetsdatabas på vägtrafikområdet* för uppgift om körkorts referensnummer, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan fara för att kontrollen av körkorts äkthet motverkas.
35 kap.	
4 §	
I annat fall än som avses i 1 § första stycket 6 och 7 och 3 § gäller sekretess i verksamhet som avser förande av eller uttag ur register	
1. för uppgift som har tillförts ett särskilt register som förs över straffföreläggande och föreläggande av ordningsbot,	
2. för annan uppgift hos Rikspolisstyrelsen, som rör brott eller den som har misstänkts, åtalats eller dömts för brott, om uppgiften har lämnats dit för databehandling inom rättsväsendets informationssystem i ett annat register än som avses i 1,	
3. för belastningsuppgift som har tillförts *vägtrafikregistret*, och	3. för belastningsuppgift som har tillförts *Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet*, och
4. för uppgift som har tillförts ett särskilt register som författningsenligt förs hos myndighet angående brott eller tjänsteförseelser begångna av personer som är eller har varit verksamma hos myndigheten.	
Sekretessen enligt första stycket 1 gäller inte i ärende om straffföreläggande eller föreläggande av ordningsbot.	
För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.	

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1469) om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Bilaga 2

Härigenom föreskriva att 11 § vägtrafikskattelagen (2006:227) i stället för dess lydelse enligt lagen (2009:1469) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
11 §	
För personbil klass I som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.	
En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt *vägtrafikregistret* vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.	En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt *fordonsdatabasen* vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden: Justitiekanslern, Hovrätten för Nedre Norrland, Kammarrätten i Jönköping, Stockholms tingsrätt, Förvaltningsrätten i Karlstad, Åklagarmyndigheten, Datainspektionen, Rikspolisstyrelsen, Ekobrottsmyndigheten, Migrationsverket, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen, Pliktverket, Försäkringskassan, Ekonomistyrningsverket, Kronofogdemyndigheten, Statskontoret, Skatteverket, Tullverket, Konkurrensverket, Sjöfartsverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Trafikverket, AB Svensk Bilprovning, BILSweden, Sveriges Kommuner och Landsting, Finansbolagens förening, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Motorhistoriska Riksförbundet, Motormännens Riksförbund, Svenska Bankföreningen, Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Sveriges Motorcyklister, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Trafikförsäkringsföreningen, TransportGruppen, Brottsförebyggande rådet (Brå), Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap (FAS), Rymdstyrelsen, Lantmäteriet, Riksarkivet, Statistiska centralbyrån (SCB), Verket för innovationssystem (Vinnova), Vetenskapsrådet och VTI.

Följande remissinstanser har avstått från att lämna synpunkter: Riksdagens ombudsmän (JO), Skolverket, Regelrådet, Bilimportörernas riksförbund (BIRF), Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser,

Följande remissinstanser har inte svarat: Luftfartsverket, Biluthyrarna Sverige (BURF), Bilvision AB, Carspect AB, Föreningen Svenskt Flyg, InfoTorg AB, Infotrader, Kungliga Automobilklubben, Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK), Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, Segelflygförbundet (www.segelflyget.se), Svensk Kollektivtrafik, Svensk Pilotförening, Svenska allmänflygsföreningen (AOPA-Sweden), Svenska Flygföretagens Riksförbund, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Åkeriföretag, Taxiägarnas Riksförbund, Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR) och Institutet för Framtidsstudier

Därutöver har Bussarbetsgivarna inkommit med synpunkter.

Sammanfattning av Polismyndighetens framställan

Hemställan om ändring i 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Polismyndigheten hemställer om att en ändring görs i 5 § i den nu gällande lagen om vägtrafikregister (vägtrafikregisterlagen) så att Polismyndigheten ges direktåtkomst till körkortsfotografier i vägtrafikregistret i samband med brottsutredning och brottsförebyggande arbete samt vid upprätthållande av den allmänna ordningen och säkerheten. Polismyndigheten föreslår att ändringen tas omhand inom ramen för det pågående arbetet med den nya vägtrafikdatalagen.

Sammanfattning av Säkerhetspolisens framställan

Hemställan om författningsändring för att möjliggöra direktåtkomst till körkortsfotografier

Säkerhetspolisen har idag rätt att på begäran få del av körkortsfotografier i vägtrafikregistret, men kan inte medges direktåtkomst till fotografierna. Tillgång till körkortsfotografier efter begäran hos Transportstyrelsen är inte ett tillräckligt effektivt sätt att ta del av s dana fotografier eftersom Säkerhetspolisens arbete ofta är tidskritiskt och tillgången kan behövas när som helst på dygnet, alla dagar om året.

Säkerhetspolisen har ett stort behov av att kunna identifiera individer som är aktuella i myndighetens verksamhet, bl.a. för att kunna förebygga attentat och avvärja hot mot den centrala statsledningen.

Säkerhetspolisen föreslår att det skapas rättsliga förutsättningar att ge myndigheten direktåtkomst till körkortsfotografier.

Lagtext

Förslag till vägtrafikdatalag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte

1 § Syftet med denna lag är att i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn

1. ge offentlighet åt den information som finns i vägtrafikregistret, och
2. ge myndigheten möjlighet att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt och att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks vid sådan behandling.

Lagens tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn.

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

3 § Bestämmelserna om registrering av personuppgifter i 2 kap. 1 § gäller också vid registrering av andra uppgifter än personuppgifter.

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

1. 2 kap. 1 § om vilka uppgifter som ska registreras och gallring,
2. 2 kap. 2 § om personuppgiftsansvar,
3. 2 kap. 18 § om tillgången till personuppgifter,
4. 2 kap. 19 § om avskiljande av personuppgifter, och
5. 3 kap. 1–3 §§ om gemensamt tillgängliga uppgifter.

Förhållandet till annan reglering

5 § 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.

6 § Vid behandling av personuppgifter enligt denna lag gäller lagen (2018:000) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen, om inte annat följer av denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Termer och uttryck

7 § Termer och uttryck i denna lag har samma betydelse som i artikel 4 i EU:s dataskyddsförordning och lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

2 kap. Allmänna bestämmelser

Personuppgifter som ska registreras

1 § Transportstyrelsen ska med hjälp av automatiserad behandling registrera personuppgifter för de ändamål som anges i 3, 7, 11, 14 och 16 §§. Uppgiftssamlingen benämns vägtrafikregistret.

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

1. vilka personuppgifter som ska registreras, och
2. gallring.

Personuppgiftsansvar

2 § Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför.

Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om personuppgiftsbiträden.

Ändamål

Verksamhet avseende fordon

3 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende fordon om det är nödvändigt för frågor om

1. fordons registrering och brukande och därmed sammanhängande frågor,
2. typgodkännande och enskilt godkännande,
3. ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från trafiksäkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik, eller
4. skatter, avgifter, ersättningar eller premier.

4 § Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information om fordon som behövs i annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning än den som avses i 3 §, för

1. kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,
2. kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,

3. beslut om eller utredning eller kontroll av skatt eller avgift relaterad till innehav av ett fordon,
4. utsökning eller indrivning,
5. drivmedelsransonering eller försvars- eller beredskapsplanering,
6. tillsyn, eller
7. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om fordon.

5 § Personuppgifter som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information om fordon som behövs för
1. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet, som underlag för prövningar eller beslut,
2. kontroll av om ett fordon och dess utrustning är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik,
3. trafiksäkerhets- eller miljöändamål,
4. att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,
5. aktualisering, komplettering eller kontroll av uppgifter i kund- eller medlemsregister eller liknande register, eller
6. uttag av urval av personuppgifter för direkt marknadsföring, dock med den begränsning som följer av artikel 21.2 och 21.3 i EU:s dataskyddsförordning.

6 § En uppgift om ett fordons registreringsnummer eller chassinummer som behandlas enligt 3 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgifter om fordonets beskaffenhet eller utrustning.

Verksamhet avseende behörigheter

7 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende behörigheter om det är nödvändigt för frågor om
1. behörighet att föra ett fordon av ett visst slag eller i en viss verksamhet,
2. utbildning eller prov för viss behörighet,
3. färdskrivarkort, eller
4. avgifter.

8 § Personuppgifter som behandlas enligt 7 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information om behörigheter som behövs i annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning än den som avses i 7 § för
1. kontroll av ordning och säkerhet i trafiken,
2. tillstånds- eller lämplighetsprövning eller annan liknande prövning,
3. försvars- eller beredskapsplanering,
4. tillsyn, eller
5. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om behörigheter.

9 § Uppgift i form av en fotografisk bild av en enskild som behandlas enligt 7 § får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla uppgift som behövs i

1. Polismyndighetens, Säkerhetspolisens eller Kustbevakningens brottsbekämpande och lagförande verksamhet, eller
2. Polismyndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

10 § Personuppgifter som behandlas enligt 7 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information om behörigheter som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet.

Verksamhet avseende tillstånd

11 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende tillstånd om det är nödvändigt för frågor om
1. tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet,
2. förordnande eller godkännande av personal,
3. undantag från trafikregler, eller
4. avgifter.

12 § Personuppgifter som behandlas enligt 11 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information om tillstånd som behövs i annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning än den som avses i 11 § för
1. tillsyn, eller
2. en annan uppgift som för att kunna utföras förutsätter tillgång till information om tillstånd.

13 § Personuppgifter som behandlas enligt 11 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information om tillstånd som behövs som underlag för prövningar eller beslut för försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet.

Verksamhet avseende tillsyn

14 § Personuppgifter får behandlas i Transportstyrelsens verksamhet avseende tillsyn om det är nödvändigt för frågor om
1. tillsyn, eller
2. avgifter.

15 § Personuppgifter som behandlas enligt 14 § får även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information om tillsyn som behövs i annan verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller förordning än den som avses i 14 §.

Gemensamma ändamål

16 § Personuppgifter får behandlas om det är nödvändigt för att fullgöra
1. en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift, eller
2. en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande.

17 § Personuppgifter som behandlas enligt 3, 7, 11, 14 eller 16 § får även behandlas när det är nödvändigt för att tillhandahålla information till

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

18 § Personuppgifter som behandlas enligt 3, 7, 11, 14 eller 16 § 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.

Rättelse

19 § I fråga om en uppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon 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.

Innan rättelse av en uppgift om vem som är registrerad ägare till ett fordon sker, ska Transportstyrelsen ge den som berörs av åtgärden, om han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas om det är uppenbart obehövligt.

Tillgången till personuppgifter

20 § Tillgången till personuppgifter ska begränsas till det som varje tjänsteman behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

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

Avskiljande

21 § Personuppgifter som har behandlats för ändamål som anges i 3–15 §§, 16 § 2 och 17 § ska avskiljas så att tillgången till dem begränsas om de inte längre behövs i myndighetens löpande verksamhet.

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

Säkerhetsåtgärder

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

Avgifter

23 § 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 kap. Gemensamt tillgängliga uppgifter

1 § Detta kapitel innehåller särskilda bestämmelser för behandling av personuppgifter som görs eller har gjorts gemensamt tillgängliga i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet. Uppgifter som endast ett fåtal personer har rätt att ta del av anses inte som gemensamt tillgängliga.

Detta kapitel gäller inte när personuppgifter behandlas med stöd av 2 kap. 16 § 1.

Personuppgifter som får göras gemensamt tillgängliga

2 § Personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet avseende fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn får göras gemensamt tillgängliga.

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

Sökning

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

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

Direktåtkomst

4 § Direktåtkomst till personuppgifter hos Transportstyrelsen får endast

1. medges till sådana uppgifter som avses i 2 kap. 1 §,
2. medges för de ändamål som anges i 2 kap. 3 och 4 §§, 5 § 1–4, 6–15 §§, 16 § 2, 17 och 18 §§, och
3. avse personuppgifter som har gjorts gemensamt tillgängliga.

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

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 bestämmelsen i första stycket 1, och
3. behörighet och säkerhet vid direktåtkomst.

5 § Den som har medgetts direktåtkomst enligt 4 § ansvarar för att tillgången till personuppgifter begränsas till det som varje tjänsteman behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter.

6 § Vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt Rådets förordning (EU) nr 517/2013, får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:000) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

4 kap. Överklagande

1 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för ett ärende avseende en begäran om rättelse av en uppgift om registrerad fordonsägare som har inletts men inte avgjorts före ikraftträdandet.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överklagande av beslut som har meddelats med stöd av dessa föreskrifter.

Förslag till lag om fordons registrering och brukande

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om registrering av motordrivna fordon och släpfordon hos Transportstyrelsen.

Lagen gäller dock inte

1. fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt,
2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon, eller
3. mopeder klass II.

Vilka uppgifter som ska registreras hos Transportstyrelsen i vägtrafikregistret framgår av 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2018:000) och föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen.

2 § Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 § Bestämmelserna i denna lag om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

4 § Om någon som inte har fyllt 18 år äger ett fordon eller innehar det under sådana omständigheter som anges i 3 §, tillämpas det som sägs i lagen om ägaren på en förmyndare för honom eller henne.

Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

Registrering som förutsättning för rätt att bruka fordon

5 § För att följande fordon ska få brukas ska med de undantag som anges i 6–9 och 11 §§ uppgifter om fordonen registreras i vägtrafikregistret.

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.

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer skatteklass I, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet utgörs av en ombyggd bil.

Undantag från registreringsplikten

6 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, eller industriområden eller inom 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 brukas 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 brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande,

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen ska kunna genomföras,

5. fordon som provkörs vid provning inför ett enskilt godkännande i den utsträckning som behövs för att provningen ska kunna genomföras,

6. fordon som provkörs av den som Trafikverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

7. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

8. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet eller provningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

7 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte i fråga om fordon i internationell vägtrafik i Sverige.

Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik i Sverige om

1. fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands,

2. fordonet inte är registrerat i Sverige, och

3. fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt brukas här.

8 § Bestämmelserna i 5 § gäller inte motordrivna fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge och till dem kopplade släpfordon, om fordonen brukas i Sverige under högst ett år.

Vad som sägs i första stycket gäller även danska fordon som får brukas i Danmark med ”faste prøveskilter”, finska fordon som får brukas i Finland med ”provnummerskyltar” och norska fordon som får brukas i Norge med ”prøvekjennemerke”.

Om det i Danmark, Finland eller Norge har meddelats ett särskilt tillstånd att där tillfälligt bruka ett fordon som inte är registrerat i landet, får fordonet under den tid som tillståndet avser brukas i Sverige.

9 § Den som har sitt egentliga hemvist i Sverige och som förvärvat ett fordon som avses i 5 § men som inte är registrerat här, får under en vecka från det att fordonet fördes in i Sverige bruka fordonet med stöd av en giltig utländsk registrering. Detta gäller dock endast den som inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.

Brukande av avställt fordon

10 § Ett avställt fordon får inte brukas annat än

1. i den omfattning som enligt 5 § 2 och 5 och 6 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,
2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,
3. under tid då fordonet innehas av Försvarsmakten enligt ett skriftligt avtal eller brukas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,
4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, dock inte om användningsförbud enligt 6 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227), enligt 8 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgiftspliktigt enligt nämnda lagar, och
5. med stöd av saluvagnslicens enligt 11 §.

Saluvagnslicens

11 § Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller är avställda och som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med eller som licenshavaren utför fordonstester med, brukas för

1. provkörning i samband med tillverkning eller reparation och testkörning,
2. färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal, plats för testkörning eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage,
3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande, och
4. körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning.

12 § Saluvagnslicens får meddelas den som
1. yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon,
2. yrkesmässigt tillverkar fordonskomponenter, eller
3. anges i 17 § första stycket 4 och som för in fordon i Sverige för testkörning, och på uppdrag yrkesmässigt utför sådan testkörning.

Licens får inte meddelas om det skäligen kan antas att den kommer att missbrukas eller om det finns något annat särskilt skäl mot att den meddelas.

Med tillverkning avses i första stycket även sådan påbyggnad eller lackering som ingår som ett led i arbetet med att färdigställa fordonen.

13 § Saluvagnslicens gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl får den begränsas till viss tid.

14 § En saluvagnslicens ska återkallas om
1. licensen inte har utnyttjats under de senaste tolv månaderna,
2. saluvagnsskatten inte har betalats,
3. licensen har utnyttjats i strid med bestämmelserna om sådan licens, eller
4. licenshavaren på något annat sätt har visat sig olämplig eller det annars finns någon särskild anledning att återkalla licensen.

Återkallelse enligt 3 eller 4 ska inte ske i ringa fall.

Tillfällig registrering

15 § Tillfällig registrering får meddelas för motordrivna fordon och för släpfordon.

Vid tillämpningen av bestämmelserna om tillfällig registrering avses med nytt fordon ett fordon som inte är, har varit eller bort vara registrerat här i landet annat än i förening med avställning.

16 § Tillfällig registrering får meddelas för ett fordon som förs in till Sverige för att brukas stadigvarande här, om
1. fordonet inte är registrerat här,
2. fordonets ägare har sitt egentliga hemvist här, och
3. fordonets ägare inte yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med motordrivna fordon eller med släpfordon.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller under tre månader från den dagen den meddelades. Den upphör dock att gälla två veckor efter det att fordonet godkänts vid registreringsbesiktning.

17 § Tillfällig registrering får meddelas för ett fordon som inte ska registreras för att stadigvarande brukas i Sverige, om

1. sökanden inte har sitt egentliga hemvist i landet och här förvärvar ett fordon,
2. sökanden har sitt egentliga hemvist i landet och här förvärvar ett nytt fordon men avser att flytta från landet inom tre månader från den dag då den tillfälliga registreringen meddelas,
3. sökanden är en svensk utlandsmyndighet som här förvärvar ett nytt fordon som ska brukas utanför landet, eller
4. sökanden inte har sitt egentliga hemvist eller, i fråga om en juridisk person, sin ledning i Sverige och sökanden eller den som representerar den juridiska personen endast tillfälligt ska vistas i landet och fordonet endast tillfälligt ska användas i Sverige, och

a) det har förts in i eller ska föras in i landet för testkörning eller annat liknande ändamål, eller

b) det har förts in i landet för enskilt bruk.

Tillfällig registrering enligt första stycket gäller från den dag den meddelades och under tolv månader eller om sökanden begär det under tre eller sex månader. Tillfällig registrering enligt första stycket 1 av ett fordon som inte är nytt gäller dock endast under en månad.

18 § Tillfällig registrering får meddelas på nytt för ett visst fordon först sedan tolv månader har förflutit efter utgången av närmast föregående period av en sådan registrering. Denna begränsning för en ny registrering gäller dock inte sådana fordon som anges i 17 § första stycket 4 och som används för testkörning.

19 § Ett enligt 16 § tillfälligt registrerat fordon, som har förts in från ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och har en giltig registrering i det landet som innebär att det får brukas obegränsat enligt det landets bestämmelser, får brukas utan någon annan inskränkning än den som avses i 21 §.

20 § Ett enligt 16 § tillfälligt registrerat fordon får i andra fall än som avses i 19 § brukas

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på registreringsbesiktning eller enskilt godkännande, eller
2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning får det dock brukas här för andra ändamål än som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om fordonet efter besiktningen har ändrats så att det inte längre

överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller det i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållanden påverkats.

21 § Ett tillfälligt registrerat fordon får inte användas i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik.

22 § Om de i 16 eller 17 § angivna förutsättningarna inte är uppfyllda ska det beslutas att den tillfälliga registreringen ska upphöra. Detsamma gäller om fordonet har bytt ägare eller om ägaren begär att registreringen ska upphöra.

Straffbestämmelser

23 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar ett fordon i strid med 5, 10, 11, 20 eller 21 § döms till penningböter.

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

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

24 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 § andra stycket döms till penningböter.

25 § Bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om ansvar för ägare eller brukare av fordon tillämpas i fråga om ett fordon som ägs eller brukas av staten eller en kommun på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom för att förebygga en förseelse och sker ändå en sådan på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller brukare på den överordnade.

I fråga om ett fordon som ägs eller brukas av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om ett fordon som ägs eller brukas av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som anges 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.

Hindrande av fortsatt färd

26 § Om ett fordon brukas i strid med 5, 10, 11, 20 eller 21 § eller en föreskrift som har meddelats med stöd av denna lag ska en polisman hindra fortsatt färd, om den skulle utgöra en väsentlig olägenhet.

Förfarande och överklagande

27 § Frågor om saluvagnslicens och tillfällig registrering prövas av Transportstyrelsen.

28 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

29 § Ett beslut av Transportstyrelsen gäller omedelbart, om inte något annat förordnats.

Bemyndiganden

30 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall besluta om undantag från plikten att registrera fordon och från regler om brukande av fordon i denna lag. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. andra förpliktelser avseende registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen, dock inte skatt,
2. rätten att bruka fordon som hör hemma i något annat land, och
3. avgifter för registrering, andra förpliktelser i fråga om registrering och saluvagnslicens samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

32 § Regeringen får meddela föreskrifter om att lagen helt eller delvis inte ska tillämpas om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som riket har befunnit sig i.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Förslag till lag om upphävande av lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska upphöra att gälla vid utgången av 2018.

Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	2 §[1]
Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) *samt* bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (*2001:558*) om *vägtrafikregister*, förordningen (*2001:650*) om *vägtrafikregister*, fordonslagen (2002:574) eller fordonsförordningen (*2002:925*) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.	Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) *och* bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (*2018:000*) om *fordons registrering och brukande*, förordningen (*2018:000*) om *fordons registrering och brukande*, fordonslagen (2002:574) eller fordonsförordningen (*2009:211*) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019 och tillämpas på brott som begås efter den 31 december 2018.

[1] Senaste lydelse 2002:926.

Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (1994:200)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 b § och 5 kap. 3 a § mervärdesskattelagen (1994:200) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
3 b §[1]	
När omsättningen avser en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *23* § första stycket 1 lagen (*2001:558*) om *vägtrafikregister* och fordonet levereras till en fysisk person, som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land och som avser att föra fordonet till en plats utanför EU, inträder skyldigheten att betala skatt vid utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades.	När omsättningen avser en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *17* § första stycket 1 lagen (*2018:000*) om *fordons registrering och brukande* och fordonet levereras till en fysisk person, som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land och som avser att föra fordonet till en plats utanför EU, inträder skyldigheten att betala skatt vid utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades.
5 kap.	
3 a §[2]	
En omsättning enligt 2, 2 a, 2 b eller 3 § av en vara anses som en omsättning utomlands, om	
1. säljaren levererar varan till en plats utanför EU,	
2. direkt utförsel av varan till en plats utanför EU ombesörjs av en speditör eller fraktförare,	
3. en utländsk beskattningsbar person förvärvar varan för sin verksamhet i utlandet och hämtar den för direkt utförsel till en plats utanför EU,	
4. varan levereras till ett fartyg eller ett luftfartyg i utrikes trafik för bruk ombord på ett sådant fartyg eller luftfartyg eller för sådan omsättning som anges i 1 § tredje stycket,	
4 a. varan levereras till ett fartyg eller luftfartyg i de fall som avses i 2 b § för försäljning ombord och avser sådana livsmedel som anges i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002 av den 28 januari 2002 om allmänna principer och krav för livsmedelslagstiftning, om inrättande av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet och om förfaranden i frågor som gäller livsmedelssäkerhet, dock inte punktskattepliktiga varor,	

[1] Senaste lydelse 2011:283.
[2] Senaste lydelse 2015:221.

5. varan omsätts på fartyg eller luftfartyg i de fall som avses i 2 b § för konsumtion ombord,

6. det är fråga om en leverans av obeskattade unionsvaror av de slag som avses i 4 § andra stycket lagen (1999:445) om exportbutiker och varorna är avsedda för försäljning i en sådan butik,

6 a. det är fråga om en sådan försäljning som avses i 4 § första stycket lagen om exportbutiker,

7. varan är en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *23* § första stycket 1 lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister*, under förutsättning att

7. varan är en personbil eller motorcykel som vid leveransen är tillfälligt registrerad enligt *17* § första stycket 1 lagen (*2018:000*) om *fordons registrering och brukande*, under förutsättning att

a) fordonet levereras till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land, och

b) säljaren kan visa att fordonet varaktigt förts till en plats utanför EU före utgången av den sjätte månaden efter den månad då fordonet levererades, eller

8. varan levereras här i landet till en fysisk person som är bosatt eller stadigvarande vistas i ett annat land än ett EU-land, under förutsättning att

a) ersättningen utgör minst 200 kronor, och

b) säljaren kan visa att köparen har medfört varan vid resa till en plats utanför EU före utgången av tredje månaden efter den månad under vilken leveransen av varan gjordes.

Vid leverans av en vara inom landet till en fysisk person som är bosatt i Norge eller på Åland anses omsättningen som en omsättning utomlands endast om

1. leveransen avser en vara eller en grupp av varor som normalt utgör en helhet och ersättningen utgör minst 1 000 kronor efter avdrag för skatt enligt denna lag som hänför sig till ersättningen, och

2. säljaren kan visa att köparen i nära anslutning till leveransen fört in varan eller varorna till Norge eller till Åland och därvid enligt tullräkning eller liknande handling betalat skatt motsvarande skatt enligt denna lag.

En leverans av varor till fartyg på linjer mellan Sverige och Norge eller mellan Sverige och Åland ska anses som en omsättning utomlands endast om leveransen inte strider mot 5 och 6 §§ lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg.

En leverans som avses i första stycket 4 av punktskattepliktiga varor ska anses som en omsättning utomlands endast om leveransen uppfyller de villkor som gäller för proviantering i 7–9 §§ lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 5 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
5 §[1]	
Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (*2001:558*) om *vägtrafikregister* eller avgasreningslagen (2011:318) eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.	Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (*2018:000*) om *fordons registrering och brukande* eller avgasreningslagen (2011:318) eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

[1] Senaste lydelse 2011:324.

Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 1 § och 8 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
1 §	
Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen *(2001:558)* om *vägtrafikregister*.	Motorcyklar och bilar samt släpvagnar med skattevikt över 750 kilogram är skattepliktiga för saluvagnsskatt om de får användas med stöd av en saluvagnslicens som har meddelats enligt lagen *(2018:000)* om *fordons registrering och brukande.*
8 kap.	
2 §	
Vid återbetalning av vägtrafikskatt *skall* räknas av	Vid återbetalning av vägtrafikskatt *ska* räknas av
1. sådan vägtrafikskatt som är förfallen till betalning och som inte har betalats, och	
2. sådana avgifter för registrering enligt *lagen* (*2001:558*) *om vägtrafikregister* som *skall* betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.	2. sådana avgifter för registrering enligt *vägtrafikdatalagen* (*2018:000*) som *ska* betalas i samband med betalning av vägtrafikskatt.
I fråga om avräkningen *skall* bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ *samt* i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.	I fråga om avräkningen *ska* bestämmelserna i 4 kap. 1–5 och 10 §§ *och* i 7 kap. tillämpas på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 8 § taxitrafiklagen (2012:211) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 kap.	
8 §[1]	
En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman	
1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet ska ha en sådan skylt,	
2. om fordonet är belagt med sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574),	
3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen *(2001:558)* om *vägtrafik-register* eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,	3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats i anslutning till lagen (*2018:000*) om *fordons registrering och brukande* eller användningsförbud enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) eller lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring, eller	
5. om fordonets taxameterutrustning inte uppfyller de krav som gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 7 kap. 3 §.	
Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 7 § andra meningen på motsvarande sätt.	

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

[1] Senaste lydelse 2014:1396.

Bilaga 6

Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt Ds 2017:28	*Föreslagen lydelse*
8 §	
I 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), lagen (2018:xx) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och *lagen (2001:558) om vägtrafikregister* finns bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd.	I 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), lagen (2018:xx) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och *vägtrafikdatalagen* (*2018:000*) finns bestämmelser om behandling av personuppgifter.

I lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter.

I produktansvarslagen (1992:18) finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt Ds 2017:28	*Föreslagen lydelse*
18 §[1]	
Den som tar ut infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 2 är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som verksamheten innebär.	
I fråga om infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 1 finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i *lagen (2001:558) om vägtrafikregister*.	I fråga om infrastrukturavgifter på vägar som avses i 1 § första stycket 1 finns bestämmelser om personuppgiftsansvar i *vägtrafikdatalagen* (*2018:000*).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

[1] Senaste lydelse 2014: 1561.

Bilaga 6

Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	
Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret *enligt 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister*.	Uppgift om Kronofogdemyndighetens beslut ska föras in i vägtrafikregistret.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Förslag till lag om ändring i lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 5 § och 8 kap. 1 § lagen (2017:496) om internationellt polisiärt samarbete ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 kap.	
5 §	
I *lagen (2001:558) om vägtrafikregister* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt Prümrådsbeslutet till uppgifter i vägtrafikregistret.	I *vägtrafikdatalagen (2018:000)* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt Prümrådsbeslutet till uppgifter i vägtrafikregistret.
8 kap.	
1 §	
I *lagen (2001:558) om vägtrafikregister* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt CBE-direktivet till uppgifter i vägtrafikregistret.	I *vägtrafikdatalagen (2018:000)* finns bestämmelser om möjlighet att medge ett utländskt kontaktställe direktåtkomst enligt CBE-direktivet till uppgifter i vägtrafikregistret.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden: Datainspektionen, Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Försvarsmakten, Försäkringskassan, Förvaltningsrätten i Karlstad, Förvaltningsrätten i Stockholm, Justitiekanslern, Kammarrätten i Göteborg, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Migrationsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Regelrådet, Riksarkivet, Riksdagens ombudsmän (JO), Skatteverket, Statens Energimyndighet, Säkerhetspolisen, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket, Åklagarmyndigheten, Östersunds tingsrätt, Sveriges Kommuner och Landsting, BILSweden, Bisnode Sverige AB (tidigare InfoTorg AB), Motorbranschens Riksförbund (MRF), Motorhistoriska Riksförbundet, Motormännens Riksförbund, Svensk Försäkring, Svenska Bankföreningen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Trafikförsäkringsföreningen.

Följande remissinstanser har avstått från att lämna synpunkter: Skolverket, VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport).

Följande remissinstanser har inte svarat: Bilimportörernas riksförbund (BIRF), Biluthyrarna Sverige (BURF), Bilvision AB, Finansbolagens förening, Infotrader, Kommunalarbetareförbundet, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, Näringslivets Transportråd, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag, Sveriges Motorcyklister, Swetic Sektion Fordonsbesiktning, Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR), Transportföretagen.