

**Framställan om ändring i
yrkestrafiklagen (2012:210),
yrkestrafikförordningen (2012:237)
och förordningen (2001:650) om
vägtrafikregister**

Riskvärderingssystem enligt förordning (EU) nr 1071/2009



Innehåll

FACKORDLISTA	4
SAMMANFATTNING	5
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	7
Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	8
Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237)	18
1 INLEDNING	19
1.1 Riskvärderingssystem enligt förordning (EU) nr 1071/2009	19
1.2 Krav på ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare enligt förordning (EU) nr 165/2014	20
2 FÖRARÖVERTRÄDELSE SOM EN DEL I PRÖVNINGEN AV FÖRETAGS GODA ANSEENDE	22
2.1 Gällande bestämmelser	22
2.1.1 Krav på gott anseende	22
2.1.2 Personer som ska provas	22
2.2 Förarnas överträdelser	23
2.2.1 Kräver EU att förarnas överträdelser beaktas?	23
2.2.2 Nuvarande tillämpning i Sverige	24
2.2.3 Internationell jämförelse	25
2.3 Förslaget	25
2.4 Skäl för förslaget	26
3 UNDERRÄTTELSESKYLDIGHET OM FÖRARES ÖVERTRÄDELSE27	27
3.1 Gällande bestämmelser	27
3.1.1 Informationsutbyte via ERRU	27
3.2 Underrättelser beroende på uppgift i företaget	29
3.2.1 Trafikansvariga och övrigt prövade personer	29
3.2.2 Förare	29
3.2.3 Nuvarande läge	30
3.3 Förslaget	30
3.4 Skäl för förslaget	30
4 UTÖKNING AV DE BROTT SOM SKA INGÅ I UNDERRÄTTELSESKYLDIGHETEN	32
4.1 Förslaget	33
4.2 Skäl för förslaget	33
5 SÖKBEGREPP OCH REGISTRERING AV UPPGIFTER	34
5.1 Förslaget	34

5.2	Skäl för förslaget.....	34
5.2.1	Sökbegrepp	34
5.2.2	Registrering av uppgifter – riskvärde.....	36
5.2.1	Registrering av uppgifter – ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare	37
5.2.2	Bestämmelser om gallring	39
6	KONSEKVENSER	40
6.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen?	40
6.1.1	Förarnas överträdelser och underrättelseskyldighet	40
6.1.2	Sökbegrepp och registrering av uppgifter	40
6.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?	41
6.2.1	Förarnas överträdelser och underrättelseskyldighet	41
6.2.2	Sökbegrepp och registrering av uppgifter	41
6.3	Vad ska uppnås?	42
6.4	Vilka möjliga lösningar finns?	43
6.4.1	Alternativ som inte innebär reglering	43
6.4.2	Regleringsalternativ	44
6.5	Samhällsekonomisk analys	45
6.5.1	Företag	45
6.5.2	Konsumenter	45
6.5.3	Statens finanser.....	45
6.5.4	Samhället i övrigt.....	45
6.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	45
6.6	Fördelningsanalys.....	46
6.7	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	46
6.8	Vad är förslaget.....	47
6.9	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa.....	47
7	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	48
7.1	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:237)	48
7.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	49
7.3	Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237)	50

Fackordlista

<i>kontroll</i>	periodisk besiktning eller besiktning vid installation eller reparation av färdskrivare enligt 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
<i>kontrollorgan</i>	organ som ackrediterats för uppgifter enligt förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.
<i>montör</i>	person som inom kontrollorganet har tilldelats behörighet att utföra kontroll av färdskrivare
<i>färdskrivarkort</i>	innefattar fyra typer av kort: förarkort, företagskort, verkstadskort och kontrollkort. Förarkort används av förare för att signera data och för att lagra aktiviteter. Företagskort används av transportföretag för att till företaget låsa information om körtider, körsträckor, förare m.m., samt möjliggöra kopiering av dessa uppgifter från färdskrivaren. Verkstadskort används av verkstäder för att installera och kalibrera färdskrivare och av fordons-tillverkare för att aktivera färdskrivare. Kontrollkort används av polisen för att kontrollera kör- och vilotider.

Sammanfattning

Riskvärderingssystemet beskrivs i förordning (EG) nr 1071/2009 som kontroller inriktade på företag med högre risk. För att Sverige ska efterleva dessa krav måste Transportstyrelsen få underrättelser om de lagförda överträdelser som framgår av artikel 6 i nämnda förordning. Föreslagna författningsändringar i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen syftar till att åstadkomma att Transportstyrelsen får del av nämnda överträdelser.

Därutöver finns bland annat EU-rättsliga krav på lämnande av statistik som Transportstyrelsen ska uppfylla. Föreslagna författningsändringar i förordningen om vägtrafikregister syftar till att ge Transportstyrelsen stöd för att kunna göra nödvändiga utökningar.

Ytterligare uppgifter behöver föras in i vägtrafikregistret för att kunna rapportera de uppgifter till kommissionen som förordning (EU) nr 165/2014 ställer på medlemsstaterna. En förteckning över godkända montörer och verkstäder samt det kort som utfärdats till dessa ska årligen skickas till kommissionen. Vidare ska medlemsstaterna rapportera vilka plombnummer verkstäderna använder. Även uppgifter om fordonstillverkare behöver införas för att klara den hantering av verkstadskort och den tillsyn som föreskrivs i nämnda förordning.

Transportstyrelsen föreslår följande ändringar i yrkestrafiklagen (2012:210), yrkestrafikförordningen (2012:237) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

- 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen ändras så att det tydliggörs att de överträdelser som förare begår i samband med yrkesmässig trafik ska beaktas vid prövningen av det goda anseendet för det företag, och dess trafikansvariga, som föraren utför transportuppdraget för.
- 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen kompletteras genom ytterligare en punkt där det anges att bestämmelsen även gäller i de fall en förare begår brott i samband med yrkesmässig trafik. Därigenom kommer domstol, åklagare och polis att vara skyldiga att skicka kopior av samtliga dessa domar och beslut. Transportstyrelsen föreslår därutöver att den föreslagna nya punkten kompletteras med ett nytt stycke som anger att Transportstyrelsen ska få underrättelse om det företag som föraren utfört transportuppdrag för vid gärningstillfället.
- Polismyndighetens underrättelseskyldighet enligt 5 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister utökas på så sätt att den i fortsättningen även omfattar förfalskningsbrotten enligt 14 kap. brottsbalken och brukande av osann urkund enligt 15 kap. 11 § brottsbalken.

- Sökbegreppen i 4 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister utökas beträffande yrkes- och taxitrafikregistreringen till att omfatta även typ av tillstånd, intyg eller behörighet, beslut om återkallelse eller varning, företags riskvärde m.m. Bilaga 3 till förordningen om vägtrafikregister kompletteras med uppgift om riskvärde och uppgifter om ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare. Även gallringsbestämmelser för dessa uppgifter föreslås i 3 kap. 4 § nämnda förordning. Därutöver föreslås en redaktionell ändring i 4 kap. 12 § samma förordning.

Samtliga bestämmelser föreslås träda i kraft den 1 januari 2017.

Författningsförslag

Förslag till

lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §

Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska *beaktas*

1. viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna och laglydnad i övrigt,

2. om en förare i samband med yrkesmässig trafik i företagets verksamhet dömts för eller påförts sanktionsavgift för en överträdelse, och

3. andra omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

**Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2001:650) om
vägtrafikregister**

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 4 §, 4 kap. 1 och 12 §§, 5 kap. 2 § och bilaga 3 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.**4 §¹**

Uppgifter om någon som inte längre är innehavare av ett taxitrafiktillstånd, en taxiförarlegitimation, ett färdskrivarkort eller ett tillstånd till biluthyrning och uppgifter om någon som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § taxitrafiklagen (2012:211) eller 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning ska gallras ur vägtrafikregistret fem år efter det att ett tillstånd, en legitimation eller ett färdskrivarkort har upphört att gälla. Beslut om avslag på en ansökan om taxitrafiktillstånd, tillstånd till biluthyrning, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, taxiförarlegitimation eller färdskrivarkort ska gallras ur registret fem år efter det att beslutet fattades.

En uppgift om grund för återkallelse enligt 4 kap. 1, 2, 4, 5 eller 6 § taxitrafiklagen eller en anmälan enligt taxitrafiklagen ska gallras ur registret fem år efter det att den fördes in. Detsamma gäller en uppgift om grund för återkallelse enligt lagen om biluthyrning.

När någon som har eller har haft taxiförarlegitimation eller färdskrivarkort avlidit, ska uppgifterna om taxiförarlegitimationen eller

Uppgifter om någon som inte längre är innehavare av ett taxitrafiktillstånd, en taxiförarlegitimation, ett färdskrivarkort eller ett tillstånd till biluthyrning och uppgifter om någon som har prövats enligt 2 kap. 6 eller 7 § taxitrafiklagen (2012:211) eller 8 eller 9 § lagen (1998:492) om biluthyrning ska gallras ur vägtrafikregistret fem år efter det att ett tillstånd, en legitimation eller ett färdskrivarkort har upphört att gälla. Beslut om avslag på en ansökan om taxitrafiktillstånd, tillstånd till biluthyrning, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, taxiförarlegitimation eller färdskrivarkort ska gallras ur registret fem år efter det att beslutet fattades.

En uppgift om grund för återkallelse enligt 4 kap. 1, 2, 4, 5 eller 6 § taxitrafiklagen eller en anmälan enligt 3 kap. 5 § taxitrafiklagen ska gallras ur registret fem år efter det att den fördes in. Detsamma gäller en uppgift om grund för återkallelse enligt 11 § lagen om biluthyrning.

När någon som har eller har haft taxiförarlegitimation eller färdskrivarkort avlidit, ska uppgifterna om taxiförarlegitimationen eller

¹ Senaste lydelse 2012:243.

färdskrivarkortet snarast gallras ur registret.

I bilaga 3 till denna förordning och i artikel 16.3 i förordning (EG) nr 1071/2009 finns ytterligare föreskrifter om gallring av uppgifter.

färdskrivarkortet snarast gallras ur registret.

Uppgift om ackrediterat kontrollorgan ska gallras tre år efter det att ackrediteringen upphört att gälla.

Uppgift om fordonstillverkare ska gallras tre år efter det att godkännandet upphört.

I bilaga 3 till denna förordning och i artikel 16.3 i förordning (EG) nr 1071/2009 finns ytterligare föreskrifter om gallring av uppgifter.

4 kap.

1 §²

Vid sökning i vägtrafikregistret får som sökbegrepp när det gäller 1. fordonsregistreringen användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister förs in i registret, med undantag för uppgift om innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt,

2. körkortsregistreringen användas

a) personnummer, samordningsnummer eller referensnummer,
b) uppgifter om giltigt körkort eller förarbevis, ADR-intyg, behörighet, återkallelsegrund eller förarprövare,

c) datum för körkortsuppgifter som avses i bilaga 2 punkt 2 och som är förenade med datum, eller administrativa uppgifter som avses i bilaga 2 punkt 6,

d) namnet på den stat som utfärdat utländskt körkort i kombination med körkortsnummer eller motsvarande,

3. yrkestrafik och taxitrafikregistreringen användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn, förarkod för taxiförarlegitimation, serienummer på gemenskapstillstånd eller nummer på intyg om yrkeskunnande,

b) datum för tillstånds- och intygsuppgifter som avses i bilaga 3 punkterna 2 och 4 och som är för-

3. yrkestrafik och taxitrafikregistreringen användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn, förarkod för taxiförarlegitimation, serienummer på gemenskapstillstånd eller nummer på intyg om yrkeskunnande,

b) datum för tillstånds- och intygsuppgifter som avses i bilaga 3 punkterna 2 och 4 och som är för-

² Senaste lydelse 2015:74.

enade med datum,

c) kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,

d) fordons eller tillstånds användningssätt,

enade med datum,

c) kortnummer och beställningsnummer för färdskrivarkort samt slutdatum för giltigheten av sådana kort,

d) fordons eller tillstånds användningssätt,

e) typ av tillstånd, intyg eller behörighet,

f) omprövning av tillståndsinnehav, beslut om återkallelse, varning, tillfällig indragning, gott anseende eller olämplighetsförklaring,

g) överträdelsetyp eller återkallelsegrund,

h) kopior av gemenskapstillstånd,

i) företags riskvärde,

4. registreringen av felparkeringsavgifter användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer eller ärendenummer,

b) datum för uppgifter om felparkeringsavgift som avses i bilaga 4 och som är förenade med datum,

5. registreringen av trängselskatt användas

a) registreringsnummer, landskod i kombination med registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,

b) datum för uppgifter om trängselskatt som avses i bilaga 5 och som är förenade med datum,

6. registrering av yrkeskompetensbevis användas personnummer, samordningsnummer och serienummer,

7. registreringen av kontroller av kör- och vilotider användas

a) registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn,

b) datum för kontroller i företags lokaler,

c) företags riskvärde,

d) typ av transportverksamhet,

8. registreringen av infrastrukturavgifter på väg användas

a) registreringsnummer, landskod i kombination med registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer,

b) datum för uppgifter om infrastrukturavgifter på väg som avses i bilaga 8 och som är förenade med datum.

Första stycket är inte tillämpligt om möjligheterna att använda sökbegrepp begränsats enligt 5 §.

12 §³

Uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt eller av en EU-rättsakt.

Uppgifter från ett personregister hos en myndighet i något annat land får överföras endast

1. i samband med ett ärende om
 - a) ursprungskontroll,
 - b) registrering av fordon,
 - c) utbyte av utländskt körkort,
 - d) förarkort enligt *rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter*,
 - e) tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och yrkestrafiklagen (2012:210),
 - f) tillstånd att bedriva internationella gods- eller persontransporter på väg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för gods-transporter på väg eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006,
 - g) trängselskatt, eller
 - h) infrastrukturavgifter på väg,
2. vid kontroll enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488), eller

Uppgifter ur vägtrafikregistret får lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt eller av en EU-rättsakt.

Uppgifter från ett personregister hos en myndighet i något annat land får överföras endast

1. i samband med ett ärende om
 - a) ursprungskontroll,
 - b) registrering av fordon,
 - c) utbyte av utländskt körkort,
 - d) förarkort enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter*,
 - e) tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 och yrkestrafiklagen (2012:210),
 - f) tillstånd att bedriva internationella gods- eller persontransporter på väg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för gods-transporter på väg eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006,
 - g) trängselskatt, eller
 - h) infrastrukturavgifter på väg,
2. vid kontroll enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488), eller

³ Senaste lydelse 2014:1566.

3. för att bistå andra myndigheter eller allmänheten enligt 12 a §.

3. för att bistå andra myndigheter eller allmänheten enligt 12 a §.

5 kap.

2 §⁴

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till brott som avses i följande bestämmelser:

1. 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 3 kap. 11 § brottsbalken,

2. 4 kap. brottsbalken,

3. 6 kap. 1, 2, 3, 4, 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 6 kap. 15 § brottsbalken,

4. 8 kap. 1, 4, 5, 6 eller 7 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 8 kap. 12 § brottsbalken,

5. 9 kap. 1, 3, 4 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 9 kap. 11 § brottsbalken,

6. 10 kap. 1, 3 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 10 kap. 9 § brottsbalken,

7. 11 kap. brottsbalken,

8. 12 kap. 3 § brottsbalken eller 12 kap. 3 och 5 §§ brottsbalken,

9. 13 kap. brottsbalken,

10. 14 kap. brottsbalken,

11. 15 kap. 11 § brottsbalken,

10. 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken eller 17 kap. 1 och 16 §§ brottsbalken,

11. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

12. 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),

13. lagen (2000:1225) om straff för smuggling eller den upphävda lagen (1960:418) om straff för varusmuggling,

14. narkotikastrafflagen (1968:64),

12. 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken eller 17 kap. 1 och 16 §§ brottsbalken,

13. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

14. 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),

15. lagen (2000:1225) om straff för smuggling eller den upphävda lagen (1960:418) om straff för varusmuggling,

16. narkotikastrafflagen (1968:64),

⁴ Senaste lydelse 2015:74.

15. skattebrottslagen (1971:69),
16. lagen (1971:965) om straff för
trafikbrott som har begåtts utom-
lands,

17. 36 § djurskyddslagen
(1988:534),

18. 30 § första, andra eller tredje
stycket lagen (1990:1157) om säker-
het vid tunnelbana och spårväg,

19. 3 eller 4 § lagen (1991:1969)
om förbud mot vissa dopningsmedel,

20. 20 kap. 3, 4, 5 eller 7 § sjöla-
gen (1994:1009),

21. 9 kap. 2 och 3 §§ körkortslagen
(1998:488),

22. 5 kap. yrkestrafiklagen
(2012:210),

23. 5 kap. taxitrafiklagen
(2012:211),

24. lagen (1998:492) om biluthyr-
ning,

25. lagen (2001:558) om vägtrafik-
register,

26. fordonslagen (2002:574), den
upphävda fordonskungörelsen
(1972:595) eller den upphävda for-
donsförordningen (2002:975),

27. 10 kap. 2 § första, andra eller
tredje stycket järnvägslagen
(2004:519),

28. 25 och 26 §§ lagen (2005:395)
om arbetstid vid visst vägtrans-
portarbete,

29. 20 kap. 8 och 9 §§ utlännings-
lagen (2005:716),

30. 11 kap. 1 och 2 §§ lagen
(2007:1157) om yrkesförarkompe-
tens,

31. den upphävda förordningen
(1987:27) om fordon i internationell
vägtrafik i Sverige,

32. förordningen (1993:185) om
arbetsförhållanden vid vissa interna-
tionella vägtransporter,

17. skattebrottslagen (1971:69),

18. lagen (1971:965) om straff för
trafikbrott som har begåtts utom-
lands,

19. 36 § djurskyddslagen
(1988:534),

20. 30 § första, andra eller tredje
stycket lagen (1990:1157) om säker-
het vid tunnelbana och spårväg,

21. 3 eller 4 § lagen (1991:1969)
om förbud mot vissa dopningsmedel,

22. 20 kap. 3, 4, 5 eller 7 § sjöla-
gen (1994:1009),

23. 9 kap. 2 och 3 §§ körkortslagen
(1998:488),

24. 5 kap. yrkestrafiklagen
(2012:210),

25. 5 kap. taxitrafiklagen
(2012:211),

26. lagen (1998:492) om biluthyr-
ning,

27. lagen (2001:558) om vägtrafik-
register,

28. fordonslagen (2002:574), den
upphävda fordonskungörelsen
(1972:595) eller den upphävda for-
donsförordningen (2002:975),

29. 10 kap. 2 § första, andra eller
tredje stycket järnvägslagen
(2004:519),

30. 25 och 26 §§ lagen (2005:395)
om arbetstid vid visst vägtrans-
portarbete,

31. 29. 20 kap. 8 och 9 §§ utlän-
ningslagen (2005:716),

32. 11 kap. 1 och 2 §§ lagen
(2007:1157) om yrkesförarkompe-
tens,

33. den upphävda förordningen
(1987:27) om fordon i internationell
vägtrafik i Sverige,

34. förordningen (1993:185) om
arbetsförhållanden vid vissa interna-
tionella vägtransporter,

33. förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,

34. förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller den upphävda förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter,

35. yrkestrafikförordningen (2012:237),

36. taxitrafikförordningen (2012:238),

37. förordningen (1998:780) om biluthyrning,

38. förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

39. trafikförordningen (1998:1276),

40. fordonsförordningen (2009:211), eller

41. denna förordning.

Detsamma ska gälla om den registrerade har gjort sig skyldig till brott mot föreskrifter, förelägganden eller förbud enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods eller föreskrifter som har meddelats med stöd av författningarna under 26 och 30–41 i första stycket.

35. förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,

36. förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller den upphävda förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter,

37. yrkestrafikförordningen (2012:237),

38. taxitrafikförordningen (2012:238),

39. förordningen (1998:780) om biluthyrning,

40. förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

41. trafikförordningen (1998:1276),

42. fordonsförordningen (2009:211), eller

43. denna förordning.

Detsamma ska gälla om den registrerade har gjort sig skyldig till brott mot föreskrifter, förelägganden eller förbud enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods eller föreskrifter som har meddelats med stöd av författningarna under 26 och 32–43 i första stycket.

*Bilaga 3⁵**Nuvarande lydelse*

5. Belastningsuppgifter som avser tillstånd till yrkesmässig trafik, taxitrafik eller biluthyrning

Uppgift om överträdelser enligt artikel 6.1 tredje stycket b) eller bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 som har begåtts i andra länder:

- typ av överträdelse
- överträdelsens allvarlighetsgrad
- datum för överträdelsen
- datum för kontroll när överträdelsen konstaterades
- land där överträdelsen konstaterades
- orsak till att förlust av gott anseende är en orimlig åtgärd enligt artikel 6.2 a andra stycket

6. Belastningsuppgifter som avser taxiförarlegitimation

8. Uppgifter om färdskrivarkort

Körkortsuppgifter som behövs för utfärdande av förarkort

9. Övriga uppgifter

Uppgifter som behövs av administrativa skäl för handläggningen av yrkestrafik- eller taxitrafikärenden

⁵ Senaste lydelse 2015:74.

*Bilaga 3**Föreslagen lydelse*

5. Belastningsuppgifter som avser tillstånd till yrkesmässig trafik, taxitrafik eller biluthyrning

Uppgift om överträdelser enligt artikel 6.1 tredje stycket b) eller bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 som har begåtts i andra länder:

- typ av överträdelse
- överträdelsens allvarlighetsgrad
- datum för överträdelser
- datum för kontroll när överträdelser konstaterades
- land där överträdelser konstaterades
- orsak till att förlust av gott anseende är en orimlig åtgärd enligt artikel 6.2 a andra stycket

Uppgift om ett företags riskvärde

Uppgiften ska gallras när en ny uppgift registreras, eller när ett tillstånd återkallas

6. Belastningsuppgifter som avser taxiförarlegitimation

8. Uppgifter om färdskrivarkort

Körkortsuppgifter som behövs för utfärdande av förarkort

9. Uppgifter om ackrediterade kontrollorgan

- Namn eller firma
- Personnummer,

samordningsnummer eller

organisationsnummer

- Datum för ackrediteringen

- Besöksadress i landet

- Plombnummer

- Typ av färdskrivare som ackreditering

*- Förändringar eller återkallelse av
ackrediteringen*

10. Uppgifter om fordonstillverkare

- Namn eller firma

- Organisationsnummer

- Besöksadress i landet

- Datum för godkännande

- Datum för utförd tillsyn

*- Förändringar eller återkallelse av
godkännandet*

11. Övriga uppgifter

Uppgifter som behövs av administrativa skäl för handläggningen av yrkestrafik- eller taxitrafikärenden

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

**Förslag till
förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237)**

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen (2012:237) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.**3 §⁶**

När en domstol har dömt någon för ett brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser

1. någon som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
2. någon som har transporttillstånd,
3. någon som utför cabotagetrafik,
4. en trafikansvarig, *eller*
5. någon annan prövad person som avses i 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210).

När en domstol har dömt någon för ett brott som anges i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller när en högre rätt har avgjort ett mål där en sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser

1. någon som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
2. någon som har transporttillstånd,
3. någon som utför cabotagetrafik,
4. en trafikansvarig,
5. någon annan prövad person som avses i 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210), *eller*
6. *förare i samband med yrkesmässig trafik.*

Om domen eller beslutet avser förare enligt punkten 6 ska även uppgift om det företag som ansvarar för vägtransporten lämnas.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

⁶ Senaste lydelse 2012:479.

1 Inledning

1.1 Riskvärderingssystem enligt förordning (EU) nr 1071/2009

Transportstyrelsen ska kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009⁷. Riskvärderingssystemet beskrivs i artikel 12 i förordningen som kontroller inriktade på företag med högre risk. Riskvärderingssystemet ska vara ett system för urval av tillsyn av transportföretag som begår överträdelser och därmed får ett riskvärde som ökar ju fler överträdelser företaget begår. Ett högt riskvärde ska leda till ökad tillsyn av transportföretaget. Den ökade tillsynen kan i sin tur leda till att Transportstyrelsen vidtar administrativa åtgärder mot transportföretaget samt den eller de personer som utsetts till att vara trafikansvariga och övrigt provade.

Transportstyrelsen tillämpar redan i dag ett riskvärderingssystem i enlighet med gällande bestämmelser. Systemet kan dock förfinas och effektiviseras genom att uppgifter om relevanta överträdelser förs in i vägtrafikregistret och ligger till grund för automatisk beräkning av ett riskvärde. Även riskvärdet förs därefter in i vägtrafikregistret, kopplat till det aktuella tillsynsobjektet. Ett projekt pågår sedan en tid tillbaka inom Transportstyrelsen för att genomföra detta. I detta arbete ingår även att beakta kommissionens förordning om kategorisering av överträdelser och hur upprepade överträdelser ska bedömas⁸.

Transportstyrelsen lämnade den 7 november 2014 in en konsoliderad framställan⁹ som avsåg tre tidigare gjorda framställningar, och som bland annat rörde ändringar i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Transportstyrelsen återkallade samtidigt vissa författningsförslag i de tidigare framställningarna som gällde riskvärderingssystemet. Skälet var att

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av de personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

⁸ Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

⁹ Transportstyrelsen. 2014-11-07. TSV 2014-3384. Konsoliderad framställan om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Rörande Transportstyrelsens tre tidigare framställningar: 2013-02-19, TSV 2012:1207; 2013-09-24, TSV 2013-816; 2014-05-19, TSV 2014-1363.

ikraftträdandet av kommissionens beslut om kategorisering av överträdelser, som kommer att vara en viktig del i det förändrade och utbyggda riskvärderingssystemet, hade skjutits fram till den 1 januari 2016. Det uppstod då en möjlighet att göra ytterligare överväganden i dessa frågor, och eventuellt också göra nödvändiga kompletteringar av författningsförslagen i denna del. Nämnade kommissionsbeslut har nu beslutats och ikraftträdandet har skjutits fram till den 1 januari 2017.

I den nu aktuella framställan redovisar Transportstyrelsen sina överväganden och slutsatser, och föreslår de författningsändringar som styrelsen bedömer är nödvändiga för att på ett effektivt och ändamålsenligt sätt utföra en riskbaserad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken som har sin grund i rapporterade överträdelser som har registrerats i vägtrafikregistret.

1.2 Krav på ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare enligt förordning (EU) nr 165/2014

Den 19 juli 2011 lämnade kommissionen ett förslag på en ny färdskrivarlagstiftning och genom antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014¹⁰ upphävdes den tidigare förordningen. Ett av målen med den nya färdskrivarförordningen är att öka verkstädernas trovärdighet. Verkstäder spelar en central roll i färdskrivarsystemet och i lagstiftningen fastslås att verkstäder bör kontrolleras i större utsträckning. Genom det nya regelverket skapas också en uppsättning minimikrav för godkännandet av verkstäder. Sverige har sedan länge följt ackrediteringsförordningen¹¹ och tillsyn utövas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) så många av kraven som införs på gemenskapsnivå tillämpas redan idag. Dock behöver nationella regelverk ändras på ett flertal områden.

Genom förordning (EU) nr 165/2014 införs krav på att medlemsstaterna ska godkänna, regelbundet kontrollera och utfärda intyg till de fordonstillverkare som får utföra installationer av färdskrivare. Om fordonstillverkarna inte uppfyller sina skyldigheter enligt förordningen ska medlemsstaternas behöriga myndigheter även ges möjlighet att återkalla godkännandet. Detta medför att nationella regelverk behöver kompletteras.

¹⁰ 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.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

Den nya förordningen trädde i kraft den 1 mars 2014. Förordningen ska i huvudsak tillämpas två år efter ikraftträdandet, dock med förbehåll för att genomförandeakter har antagits under den tiden. Några genomförandeakter har dock inte blivit antagna. Några artiklar i förordning (EU) nr 165/2014 ska dock tillämpas ett år efter ikraftträdandet, dvs. från den 2 mars 2015 och en framställan om regeländringar som föranleddes i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. utifrån dessa artiklar tillställdes Näringsdepartementet den 25 mars 2014 och beslutades av regeringen den 11 december 2014.

Med tanke på att alla genomförandeakter i nuläget inte är antagna kan föreslaget ikraftträdande avseende 3 kap. 4 § och 4 kap. 12 § FVTR behöva anpassas.

2 Föraröverträdelser som en del i prövningen av företags goda anseende

Förslag

2 kap. 4 § yrkestrafiklagen ändras så att det tydliggörs att de överträdelser som förare begår i samband med yrkesmässig trafik ska beaktas vid prövningen av det goda anseendet för det företag, och dess trafikansvariga, som föraren utför transportuppdraget för.

2.1 Gällande bestämmelser

2.1.1 Krav på gott anseende

För att ett företag ska beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik måste kraven på bl.a. gott anseende vara uppfyllt.¹² Företaget ska ha minst en fysisk person som är trafikansvarig och även denna person ska uppfylla kravet på bl.a. gott anseende.¹³ Medlemsstaterna ska själva fastställa de villkor som företag och trafikansvarig ska uppfylla för att anses ha det goda anseende som krävs för tillstånd, men dessa villkor måste uppfylla vissa i förordningen angivna krav.

Sverige har en skyldighet att inrätta ett riskvärderingssystem. Systemet ska skapa förutsättningar att inrikta kontroller på företag med högre risk. Det ställs krav att detta system ska omfatta alla överträdelser som anges i artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009.¹⁴

Om personen eller företaget dömts för eller påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser inom vissa angivna områden¹⁵ eller i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott, så är kravet på gott anseende inte uppfyllt.¹⁶ De områden som omnämns under punkterna omfattar bl.a. kör- och vilotider, överlast, förarutbildning, behörighet, fordonens beskaffenhet, löne- och anställningsförhållanden, vägtrafiklagstiftning, människo- och narkotikahandel.

2.1.2 Personer som ska provas

Vid prövningen av om ett företag uppfyller kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget och dess trafikansvariga, men även andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut, uppträder.¹⁷

¹² Artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009.

¹³ Artikel 4 i förordning (EG) nr 1071/2009.

¹⁴ Artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009.

¹⁵ Artikel 6.1. 3 st a) och b) förordning (EG) nr 1071/2009.

¹⁶ 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210).

¹⁷ Artikel 6.1. 1-2 st i förordning (EG) nr 1071/2009.

Hänvisningar till fällande domar, sanktioner eller överträdelser omfattar fällande domar och sanktioner eller överträdelser mot eller av företaget, dess trafikansvariga och alla övrigt berörda enligt vad medlemsstaten fastställt.¹⁸

Vilka som är att anse som andra relevanta personer eller som övrigt berörda beskrivs inte i förordningen utan överläts till medlemsstaten att närmare besluta om.

Sverige har valt att i yrkestrafiklagen ange de andra relevanta personer som ska prövas vad gäller gott anseende¹⁹. Personkretsen omfattar vissa företrädare och vissa personer som har en ledande ställning i bolaget. Förare omfattas inte.

2.2 Förarnas överträdelser

Många av överträdelserna som begås i ett transportföretags verksamhet sker under pågående transport på väg av förare. Relevanta överträdelser av förare i yrkesmässig trafik bör därför påverka transportföretagets goda anseende.

Om polis vid en kontroll av gods- eller busstransport konstaterar överträdelse är det naturligt att föraren av fordonet anges som misstänkt. Sker lagföring direkt på plats så är det därför föraren som av polisen föreläggs ordningsbot. Om brottet kan föranleda strängare påföljd än penningböter, eller om föraren inte erkänner, upprättas i stället en rapport där föraren anges som misstänkt. Senare kan åklagare besluta om strafföreläggande, åtalsunderlåtelse eller att väcka åtal. Därefter kan domstol i förekommande fall besluta om dom.

2.2.1 Kräver EU att förarnas överträdelser beaktas?

Av förordning (EG) nr 1071/2009 framgår inte att förare tillhör de personer vars uppträdande ska beaktas vid prövningen. Vare sig förarens uppträdande rent allmänt eller förarens uppträdande vid vägtransport specifikt. Det har överlåtits till medlemsstaten att fastställa vilka personer som ska omfattas av prövningen och Sverige har som framgått ovan valt att inte låta förare som person omfattas.

Flera av de överträdelser som räknas upp i artikel 6.1. 3 st förordning (EG) nr 1071/2009 är dock överträdelser som naturligt begås av just förare under vägtransport. Det gäller bland annat överträdelser av vägtrafiklagstiftningen, kör- och vilotidsreglerna, regler om maximivikt och maximimått och körkort. Som exempel kan nämnas att en förare som överskrider den högsta tillåtna hastigheten självklart anses som straffrättsligt ansvarig för överträ-

¹⁸ Artikel 6.1. 2 st i förordning (EG) nr 1071/2009.

¹⁹ 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210).

delsen. Detsamma gäller övriga ansvarsregler som finns i vägtrafiklagstiftningen. För att dessa överträdelser ska beaktas vid provningen av ett företags goda anseende är det alltså en förutsättning att dessa förarens överträdelser omfattas och ingår i provningen.

Kommissionen har i april 2014 besvarat en fråga om en medlemsstat ska inleda ett administrativt förfarande enligt artikel 6 mot transportföretaget i de fall en förare har begått en allvarlig överträdelse. Som sin uppfattning uttalade då Kommissionen att det skulle strida mot andemeningen i gemenskapsrätten om de allvarliga överträdelser som begås av en förare inte beaktades vid bedömningen av om företagets goda anseende ska anses vara uppfyllt. De andra relevanta personernas agerande kan omfatta föraren om medlemsstaten reglerar det. Kommissionen konstaterar i svaret att merparten av de allvarliga överträdelser som anges i bilaga IV begås av föraren.²⁰

Transportstyrelsen har därefter begärt ett förtydligande vad gäller frågan om förarens överträdelser. Kommissionen har i maj 2014 svarat att det är upp till medlemsstaten att slutligen avgöra om företaget kan ansvara för förarnas överträdelser. Undantaget kan vara om trafikansvarig gett korrekta och tillräckliga instruktioner till föraren men denne ändå bryter dessa.²¹ Det framgår således av kommissionens svar att förarnas överträdelser ska beaktas, men inte på vilket sätt.

2.2.2 Nuvarande tillämpning i Sverige

Vid den provning som Transportstyrelsen i dag gör av ett företags och trafikansvariges goda anseende beaktas överträdelser som förare begått vid utförande av uppdrag för transportföretaget. I 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen anges att det vid provningen av om ett företag, trafikansvarig eller någon övrig prövad person uppfyller kravet på gott anseende ska viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse beaktas. Förarnas överträdelser anses vid tillämpningen av bestämmelsen ingå i det som omnämns som ”andra omständigheter av betydelse”. De överträdelser som beaktas ska vara relevanta, dvs. vara sådana som har koppling till förarens pågående yrkesutövning och som transportföretaget därför får anses ha ett ansvar för.²²

²⁰ ERRU Working Group, paper on ERRU implementation issues p. 16, 8 april 2014.

²¹ Mejl den 20 maj 2014 från Ewa Ptaszynska.

²² Transportstyrelsen. PM Förarens överträdelser – påverkan på företags riskvärde – bedömningar, 2014-12-02; Erik Olsson.

2.2.3 Internationell jämförelse

Transportstyrelsen har kontaktat ett antal medlemsstater för att få uppgift om, och i så fall hur, förarens överträdelser påverkar företagets goda anseende och riskvärde. Frågor och svar har i de flesta fall mejlats.

För att rätt kunna förstå de olika ländernas tillämpning och reglering krävs en mer ingående analys och att följdfrågor ställs till de svar som lämnas. Så har inte skett i detta fall. Om ett land exempelvis har sanktionsväxlat det straffrättsliga området kan det innebära att företaget direkt kan lastas som ansvarigt för de överträdelser som förare begår på väg. Att svaret från ett medlemsland är att förarens överträdelser beaktas behöver därför inte vara liktydigt som att fällande domar mot förare läggs till grund för prövningen av ett företags goda anseende.

I *Danmark* påverkar inte förarens lagföringar företagets goda anseende. Däremot har Danmark ett system som möjliggör att företaget kan drabbas av ansvar.

Även i *Holland* finns ett system där företag kan drabbas av ansvar.

I *Lettland* påverkar förarens överträdelser företagets riskvärde. De synes ha stöd för att så sker i den nationella rätten.

I *Litauen* kan förarens överträdelser beaktas vid prövningen. Det görs dock en åtskillnad på om föraren på eget initiativ bryter mot reglerna eller om det är p.g.a. företagets policy som föraren måste bryta reglerna. Om föraren lagförs för överträdelsen påverkar detta inte företaget.

I *Slovenien* finns inte någon ytterligare nationell reglering utöver förordningen (EG) nr 1071/2009. I de flesta fall så innebär en förarens överträdelser även att företaget kan drabbas av ansvar. Under utredningen har företaget möjlighet att visa på att det gjorts vad som ankommit på företaget och kan därmed undgå ansvar.

2.3 Förslaget

Transportstyrelsen föreslår ett tillägg i 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen. Bestämmelsen anger i dag att det som ska beaktas vid prövningen är om ett företag, en trafikansvarig eller någon av de personer som anges i 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen uppfyller kravet på gott anseende, är viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

Tillägget tydliggör att även överträdelser som förare begår i samband med yrkesmässig trafik för ett företags räkning, är en omständighet som ska beaktas vid prövningen av företagets och dess trafikansvariges goda anse-

ende. Förarna som sådana kommer då inte att omfattas av den personkrets vars goda anseende ska prövas i hela sin vidd.

2.4 Skäl för förslaget

Transportstyrelsen ska kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende. I förordning (EG) nr 1071/2009 anges de personer vars uppträdande ska beaktas; företaget och dess trafikansvariga. Därutöver anges att även andra relevanta personers uppträdande kan beaktas om medlemsstaten beslutat detta. Sverige har valt att låta prövningen omfatta vissa företrädare och vissa personer som har en ledande ställning i bolaget. Förarna ingår inte i den grupp personer som den nationella lagstiftningen anger att prövningen ska omfatta.

Transportstyrelsen anser att de överträdelser som förare begår i samband med yrkesmässig trafik ska kunna påverka ett företags goda anseende och anser att det i och för sig redan i dag finns grund för att beakta dessa vid prövningen. Förslaget syftar därmed inte till någon utvidgning av vilka överträdelser som kan påverka företagets goda anseende. Syftet är att tydliggöra bestämmelsen för att undanröja all osäkerhet vid tillämpningen både hos Transportstyrelsen och hos domstolar som prövar beslut från Transportstyrelsen.

De överträdelser som förare begår, och som bör beaktas, är de som har samband med förandet av fordonet, främst överträdelser av vägtrafikregler. Den typen av överträdelser kan ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten och på konkurrensförhållandena i branschen. I dessa fall är det rimligt att företaget har ett ansvar för hur förarna utför arbetet och transporten.

Förare kan vara anställda och utföra uppdrag för fler än ett företag. Det är endast det företag och dess trafikansvarige i vars verksamhet som överträdelsen begås som kan ha ansvar för överträdelsen. Det bör därför särskilt anges.

3 Underrättelseskyldighet om förares överträdelser

3.1 Gällande bestämmelser

Transportstyrelsen får enligt 5 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister (2001:650) (FVTR), underrättelser om domar, beslut, straffförelägganden och förelägganden av ordningsbot beträffande vissa i förordningen uppräknade brott som har antecknats i belastningsregistret. De brott som räknas upp i bestämmelsen motsvarar i huvudsak de överträdelser som ska ligga till grund för tillståndsprövningen och riskvärdesbedömningen enligt förordning (EG) nr 1071/2009. Belastningsregistret innehåller bl.a. uppgifter om den som har ålagts påföljd för brott och åtalsunderlåtelse. Någon uppgift om att brottet skett i näringsverksamhet finns inte i registret.

När en domstol har dömt någon för brott som finns angivet i 5 kap. 2 § FVTR ska även en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen²³. I de angivna fallen får Transportstyrelsen omedelbart kännedom om innehållet i domen och därmed ytterligare information kring själva överträdelser. Skyldigheten att skicka kopia gäller om domen eller beslutet avser

1. någon som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
2. någon som har transporttillstånd,
3. någon som utför cabotagetrafik,
4. en trafikansvarig, eller
5. någon annan prövad person som avses i 2 kap. 2 § 2 st eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210).

Samma skyldighet, som gäller för domstol vad gäller domar, gäller åklagare i fråga om godkänt straffföreläggande och polis i fråga om godkänt föreläggande om ordningsbot. Innehållet i dessa förelägganden ska därmed också komma till Transportstyrelsens kännedom.²⁴

Därutöver finns även enligt 8 kap. 7 § körkortsförordningen (1998:980) en underrättelseskyldighet för domstol att omedelbart sända en kopia av domen eller beslutet till Transportstyrelsen i de fall som avses i 5 kap. 2 § FVTR.

3.1.1 Informationsutbyte via ERRU

Transportstyrelsen har som en av sina uppgifter att pröva frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och att kontrollera att företag med tillstånd

²³ 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen (2012:237).

²⁴ 12 § straffföreläggandekungörelsen (1970:60) och 12 § ordningsbotskungörelsen (1968:199).

fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009.²⁵

Kontroller av företag som beviljats tillstånd ska inriktas på företag med högre risk. Som ett underlag för detta riskvärderingssystem ska det omfatta alla överträdelser som anges i artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009.²⁶

Sverige har som medlemsstat i EU även skyldighet att skicka information om överträdelser begångna i Sverige av företag som är utlandsetablerade till det land där gemenskapstillstånd utfärdats. Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att sådan information lämnas. Det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte är benämnt ERRU (European Register of Road Transport Undertakings). Av förordning (EG) nr 1071/2009 framgår att kommissionen ska upprätta en förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad i fråga om allvarliga överträdelser av gemenskapsregler. Detta har gjorts genom förordning (EU) 2016/403²⁷ där överträdelserna kategoriserats i tre olika nivåer:

MSI – most serious infringements,

VSI – very serious infringements och

SI – serious infringements.

Informationsutbytet via ERRU rörande MSI (fas 1) skulle vara igång den 31 december 2012.²⁸ Sverige anslöt sig den 6 maj 2014. När det gäller VSI och SI (fas 2) skulle informationsutbytet ha skett fr.o.m. den 1 januari 2016. Ett förslag till ett nytt kommissionsbeslut²⁹ har tagits fram. Nämda kommissionsbeslut röstades igenom i vägtransportkommittén den 28 januari 2016. Ikraftträdandet har nu skjutits fram till den 30 januari 2019. Datum för slutligt beslut av kommissionsbeslutet är i dagsläget inte känt.

²⁵ 1 kap. 6 § yrkestrafiklagen (2012:210) och 1 kap. 4 § yrkestrafikförordningen (2012:237).

²⁶ Artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009.

²⁷ Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

²⁸ Artikel 16.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009.

²⁹ Commission Regulation (EU) .../... of XXX implementing Regulation (EC) No 1071/2009 as regards the establishment of common rules concerning the interconnection of national electronic registers on road transport undertakings and repealing and replacing Commission Regulation (EU) No 1213/2010, version 2016-01-14.

3.2 Underrättelser beroende på uppgift i företaget

Förslag

5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen kompletteras genom ytterligare en punkt där det anges att bestämmelsen även gäller i de fall en förare begår brott i samband med yrkesmässig trafik. Därigenom kommer domstol, åklagare och polis att vara skyldiga att skicka kopior av samtliga dessa domar och beslut. Transportstyrelsen föreslår därutöver att den föreslagna nya punkten kompletteras med ett nytt stycke som anger att Transportstyrelsen ska få underrättelse om det företag som föraren utfört transportuppdrag för vid gärningstillfället.

3.2.1 Trafikansvariga och övrigt prövade personer

När det gäller trafikansvariga och övriga personer som enligt yrkestrafiklagen ska provas är underrättelsen som sker enligt 5 kap. 2 § FVTR tillräcklig. Eftersom prövning har skett hos Transportstyrelsen i samband med tillståndsansökan, eller vid utbyte av sådan person, är såväl trafikansvariga som övriga prövade personer registrerade hos Transportstyrelsen. När uppgift om anteckning i belastningsregistret inkommer så kan därför Transportstyrelsen direkt koppla personen, och därmed överträdelsen, till ett visst företag.

3.2.2 Förare

När en förare på väg under transportuppdrag begår en överträdelse, som anges i 5 kap. 2 § FVTR, underrättas Transportstyrelsen om att anteckning skett i belastningsregistret. Underrättelse lämnas gällande samtliga personer som lagförs. Det framgår dock inte annat av underrättelsen än att viss person begått en viss överträdelse och därmed ingenting närmare om omständigheterna såsom att överträdelsen skett i yrkesmässig trafik.

Yrkesförare har inte någon form av tillstånd som fortlöpande provas av Transportstyrelsen och det finns därför inga register där kopplingen mellan företag och förare framgår. En registerslagning motsvarande den som sker beträffande trafikansvariga och övrig prövad person är alltså i dag inte möjlig att göra för att kunna koppla förares överträdelse till ett visst företag. Förare kan även arbeta för fler företag parallellt.

Om personer som anges i 5 kap. 3 § 1–5 yrkestrafikförordningen lagförs för brott ska Transportstyrelsen få en kopia av dom, beslut om strafföreläggande och föreläggande om ordningsbot. Det innebär att Transportstyrelsen får mer information om själva brottet. Förarna tillhör dock inte de personer som anges i uppräkningsdelen då kopior ska skickas till Transportstyrelsen. Det finns visserligen inget som hindrar domstol, åklagare eller polis frivilligt och på eget initiativ att skicka kopior av domar eller beslut till

Transportstyrelsen, men det finns inte några sådana krav. Om det framgår av domen eller beslutet vilket företag föraren arbetat för vid tillfället nås därför inte alltid Transportstyrelsen av den informationen.

3.2.3 Nuvarande läge

I samband med att polis utfärdar ordningsbot skickas en kopia av föreläggandet till Transportstyrelsen. I föreläggandet finns uppgifter om företagets organisationsnummer och, i förekommande fall, gemenskapstillstandsnummer. Uppgifterna om företaget antecknas på baksidan av föreläggandet. Genom uppgifterna kan Transportstyrelsen koppla en förars överträdelser till det företag för vilket denne utför transportuppdrag.

När det gäller beslut från Åklagarmyndigheten är det i dag oklart om och när de skickar kopia på strafföreläggande till Transportstyrelsen. Det finns ingen överenskommelse om hur underrättelsen ska ske mellan myndigheterna. I dag får dock Transportstyrelsen information om föreläggandets innehåll och om godkännandet genom underrättelsen enligt 5 kap. 2 § FVTR. Däremot saknas uppgifter som möjliggör att förare kan kopplas till företag.

I dag skickar domstolarna samtliga domar avseende de brott som anges i 5 kap. 2 § FVTR till Transportstyrelsen utan att göra skillnad på person. Av domarna framgår inte regelmässigt uppgifter som möjliggör att förare kan kopplas till företag.

3.3 Förslaget

Transportstyrelsen föreslår att 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen kompletteras genom ytterligare en punkt där det anges att bestämmelsen även gäller i de fall en förare begår brott i samband med yrkesmässig trafik. Därigenom kommer domstol, åklagare och polis att vara skyldiga att skicka kopior av samtliga dessa domar och beslut när förare begått brott i tjänsten. För att Transportstyrelsen ska få kännedom om för vilket företag föraren utfört transportuppdrag vid gärningstillfället, måste domstolen få en skyldighet att lämna den uppgiften i samband med att kopian av domen skickas.

3.4 Skäl för förslaget

Riskvärderingssystemet beskrivs i förordning (EG) nr 1071/2009 som kontroller inriktade på företag med högre risk. För att Sverige ska efterleva dessa krav måste Transportstyrelsen få underrättelser om de lagförda överträdelser som framgår av artikel 6 nämnda förordning.

Genom den föreslagna punkten till 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen kommer domstol, åklagare och polis att vara skyldiga att skicka kopior av

samtliga domar och beslut även i de fall en förare begår brott i samband med yrkesmässig trafik.

Det finns inget krav att företag ska anmäla de personer de har anställda. En del förare arbetar även för flera företag parallellt. Förare har inte heller någon form av tillstånd som fortlöpande prövas av Transportstyrelsen. Det finns därför inga register av förare där kopplingen mellan företag och förare framgår. En registerslagning motsvarande den som sker beträffande trafikansvariga och övrig prövad person är alltså i dag inte möjlig att göra för att kunna koppla förares överträdelse till ett visst företag. Transportstyrelsen får endast kännedom om det företag för vilket föraren utför yrkesmässig trafik för när lagföring sker i form av föreläggande av ordningsbot. Den påföljden kan komma ifråga när brottets straffvärde är så lågt att det föranleder penningböter samt är erkänt. I övriga fall, när det är frågan om allvarigare brott, riskerar Transportstyrelsen att inte få kännedom om det företag som är ansvarig för transporten. Det finns dessutom en risk att benägenheten att erkänna brott blir mindre hos förarna om bristerna i dagens system blir kända. Det i sin tur innebär då en motsvarande ökning av ärenden hos åklagare och domstol.

För att kunna bedöma huruvida en enskild förares överträdelse ska kunna påverka det goda anseendet hos ett företag krävs därför att Transportstyrelsen dels får kännedom att överträdelsen skett i samband med yrkesmässig trafik, dels får uppgift om vilket företag föraren arbetat för.

4 Utökning av de brott som ska ingå i underrättelseskyldigheten

Förslag

Polismyndighetens underrättelseskyldighet enligt 5 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister utökas på så sätt att den i fortsättningen även omfattar förfalskningsbrotten enligt 14 kap. brottsbalken och brukande av osann urkund enligt 15 kap. 11 § brottsbalken.

Enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska vissa uppräknade brott omfattas av den prövning av det goda anseende som ska göras avseende företag och företagets trafikansvarige samt övrigt prövade personer. I bilaga IV till nämnda förordning anges de överträdelser som är att bedöma som de allvarligaste. En av dessa är att köra med ett förarkort som har förfalskats, eller som föraren inte är innehavare av, eller som har erhållits med hjälp av falska utsagor och/eller förfalskade handlingar (punkten 6).

Förarkort bör anses utgöra en urkund enligt brottsbalkens mening. Framställs ett falskt förarkort eller ändras det på något sätt kan därför den skyldige dömas till ansvar för brott enligt 14 kap. brottsbalken som reglerar ansvar för förfalskningsbrott. Det gäller även om uppgifter som lagrats digitalt på förarkort manipuleras. Även brukandet av urkundsförfalskningar är straffbelagt enligt samma kapitel.

Om en förare använder ett förarkort som utfärdats på vedertaget sätt, men med hjälp av osanna urkunder eller intyg, bör det kunna medföra ansvar för brukande av osann urkund enligt 15 kap. 11 § brottsbalken.

Om en förare använder ett förarkort som han eller hon inte är innehavare av är rekvisiten för brottet missbruk av urkund enligt 15 kap. 12 § brottsbalken uppfyllda. Förfarandet är dock specialreglerat i 9 kap. 5 § 2 förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. jmf, med artikel 14.4 a 3 st förordning (EEG) nr 3821/85³⁰. Den senare bestämmelsen reglerar konkret denna fråga och har därmed företräde framför brottsbalkens bestämmelse. För det nu nämnda brottet finns redan i dag en underrättelseskyldighet till Transportstyrelsen enligt 5 kap. 2 § FVTR.

³⁰ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter.

4.1 Förslaget

Polismyndighetens underrättelseskyldighet enligt 5 kap. 2 § FVTR utökas på så sätt att den i fortsättningen även omfattar förfalskningsbrotten enligt 14 kap. brottsbalken och brukande av osann urkund enligt 15 kap. 11 § brottsbalken.

4.2 Skäl för förslaget

En förutsättning för att överträdelser ska kunna beaktas vid prövningen av det goda anseendet är att Transportstyrelsen får kännedom om dessa. Polismyndigheten ska enligt 5 kap. 2 § FVTR underrätta Transportstyrelsen om domar, beslut, strafförelägganden eller förelägganden om ordningsbot som antecknats i belastningsregistret vad gäller vissa uppräknade brott. De brott som nämns ovan och som regleras i 14-15 kap. brottsbalken finns inte med i uppräknningen och ingår inte i underrättelseskyldigheten. Det innebär att Transportstyrelsen inte med automatik får kännedom om alla de överträdelser som anges i punkten 6, bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009. Därmed finns inte heller förutsättningar att beakta alla de i den punkten uppräknade förfarandena vid prövningen av det goda anseendet. En ändring krävs därför i FVTR som innebär att Transportstyrelsen får underrättelser även om brott enligt 14 kap. och 15 kap. 11 § brottsbalken.

5 Sökbegrepp och registrering av uppgifter

5.1 Förslaget

Förslag

Sökbegreppen i 4 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister utökas beträffande yrkes- och taxitrafikregistreringen till att omfatta även

- typ av tillstånd, intyg eller behörighet,
- omprövning av tillståndsbeslut, beslut om återkallelse, varning, tillfällig indragning, gott anseende eller olämplighetsförklaring,
- överträdelsetyp eller återkallelsegrund,
- kopior av gemenskapstillstånd och
- företags riskvärde.

Bilaga 3 till förordningen om vägtrafikregister kompletteras med

- uppgift om riskvärde och
- uppgifter om ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare.

Vidare föreslås gallringsbestämmelser i 3 kap. 4 § förordningen om vägtrafikregister.

5.2 Skäl för förslaget

5.2.1 Sökbegrepp

Riskvärdet behöver tillåtas som sökbegrepp i 4 kap. 1 § FVTR för att Transportstyrelsen ska kunna göra nödvändiga utsökningar på företag med högt riskvärde i enlighet med vad som sägs i artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009. Det kan i sammanhanget nämnas att uppgift om riskvärdet gällande kör- och vilotider redan i dag finns i vägtrafikregistret, samt att det också är ett tillåtet sökbegrepp³¹.

Transportstyrelsen har den 16 juni 2015³² lämnat förslag till ändringar av förordningen om vägtrafikregister, bl.a. att sökbegreppen gällande yrkestrafik- och taxitrafikregistreringen ska utökas. Skälet för detta är att Transportstyrelsen ska kunna söka fram och göra de sammanställningar av uppgifter som behövs för att uppfylla EU-rättsliga krav på lämnande av statistik, och för att kunna följa upp och utvärdera den egna verksamheten. Näringsdepartementet har dock under hand³³ framfört att förslaget om sökbegrepp är så pass långtgående att frågan lämpligen övervägs i samband

³¹ Se bilaga 7 p. 4 och 4 kap. 1 § 7 c) FVTR.

³² Transportstyrelsen. Framställan 2015-06-16 om ändring i förordning (2001:650) om vägtrafikregister, TSG 2015-16.

³³ Telefonmöte med tjänstemän 2015-11-19.

med den kommande översynen av hela vägtrafikregisterlagstiftningen. Mot den bakgrunden har Transportstyrelsen tagit fram detta alternativa förslag med de sökbegrepp som bedöms vara absolut nödvändiga.

För närvarande saknar Transportstyrelsen lagliga möjligheter att ur vägtrafikregistret söka fram och göra statistiska sammanställningar av uppgifter på en icke personell nivå som ska rapporteras inom EU, eller uppgifter som kan behövas för uppföljning av den egna verksamheten. Det kan t.ex. röra sig om en sammanställning av hur många tillstånd till godstrafik som utfärdats eller återkallats det senaste året, hur många linjetrafiktillstånd som utfärdats det senaste året, hur många trafikansvariga som har förklarats olämpliga det senaste året, eller hur många taxiförarlegitimationer som återkallades förra månaden. De befintliga sökbegreppen möjliggör att registrerade uppgifter kan sökas fram exempelvis för en viss person, eller ett visst företag genom att personnumret eller organisationsnumret används som sökbegrepp. Men det saknas alltså i stor utsträckning stöd för att i registret t.ex. söka fram uppgifter av visst slag utan att gå genom en registrerad fysisk eller juridisk person.

Möjligheterna att på ett effektivt sätt kunna söka fram uppgifter om yrkestrafikregistreringen i vägtrafikregistret behöver alltså utökas. Målet med en utökning av sökbegreppen är att Transportstyrelsen ska kunna uppfylla sina skyldigheter. Skyldigheterna omfattar de krav på rapportering av uppgifter som följer av EU-förordningarna inom det s.k. vägtransportpaketet³⁴. Rapportering ska ske till kommissionen vartannat år. Skyldigheterna omfattar även det krav på marknadsövervakning som åligger Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bedriver i dag marknadsövervakning inom samtliga fyra transportslag som avrapporteras dels löpande genom tertialrapporter till regeringen, dels genom särskilda fördjupade analyser (marknadsrapporter) inom olika områden.

Att tillåta fler sökbegrepp innebär generellt vissa risker för enskildas personliga integritet genom den ökade möjligheten att göra olika sammanställningar av uppgifter. Sådana sammanställningar kan innehålla personuppgifter, t.ex. om tillståndshavaren är en fysisk person. Det blir exempelvis möjligt att få fram en sammanställning av vilka olika juridiska och fysiska

³⁴ - Enligt artikel 26 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av de personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

- Enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

- Enligt artikel 28 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

personer som har ett giltigt tillstånd, eller vilka som har fått ett sådant tillstånd återkallat. Som nämnts ovan så finns det dock ett stort behov för Transportstyrelsen att kunna använda sig av de föreslagna sökbegreppen för att kunna fullgöra sina internationella åtaganden och för att kunna framställa nödvändig statistik i övrigt, samt för att på ett effektivt sätt kunna utföra en riskbaserad tillsyn. Enligt Transportstyrelsens mening så överväger behovet att kunna använda de föreslagna sökbegreppen de risker som det kan medföra för enskildas personliga integritet.

Genom att fler sökbegrepp tillåts så ökar också möjligheten för allmänheten att få ta del av s.k. potentiella allmänna handlingar, d.v.s. sådana sammanställningar av uppgifter som finns i elektroniska handlingar och som kan tas fram med rutinbetonade åtgärder (2 kap. 3 § TF). Uppgifterna kopplade till yrkes- och taxitrafikregistreringen är i huvudsak offentliga. För s.k. belastningsuppgifter i vägtrafikregistret finns dock ett särskilt skydd enligt 35 kap. 4 § 3 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) som medför att sådana uppgifter ur vägtrafikregistret inte kommer att lämnas ut. Sekretessen enligt bestämmelsen är absolut. Vad som är belastningsuppgifter i vägtrafikregistret gällande yrkestrafik och taxitrafik framgår av p. 5 och 6, bilaga 3 till FVTR. Det handlar t.ex. om rapporterade uppgifter om överträdelser och om återkallelsegrunder m.m. Även den uppgift om riskvärde som nu föreslås införas kommer att utgöra en belastningsuppgift. Sekretessbestämmelsen gäller för uppgifterna i vägtrafikregistret.

5.2.2 Registrering av uppgifter – riskvärde

Uppgiften om aktuellt riskvärde behöver föras in och finnas i vägtrafikregistret, och det måste därför göras ett tillägg i bilaga 3 till FVTR om detta. Riskvärdet kommer att användas som ett viktigt verktyg för urval av tillsyn, dels för verksamhetsplanering, dels för omedelbara tillsynsinitiativ i den löpande verksamheten.

Riskvärdet för ett företag enligt förordning (EG) nr 1071/2009 kommer att förändras löpande i samband med att lagakraftvunna domar och sanktioner kommer till Transportstyrelsens kännedom. Riskvärdet kommer att räknas fram automatiskt med beaktande av överträdelsernas allvarlighetsgrad och den tid som har förflutit sedan respektive överträdelse skedde. Med *företag* avses både juridiska och fysiska personer som bedriver en sådan tillståndspliktig transportverksamhet som kan komma i fråga för tillsyn.³⁵

Vidare bör en bestämmelse om gallring av uppgiften om riskvärdet införas med samma uppbyggnad som beträffande riskvärdet för kör- och vilotider i bilaga 7 till FVTR. En uppgift om riskvärde enligt förordning (EG) nr 1071/2009 ska alltså gallras om det ersatts av ett nytt värde. Endast uppgif-

³⁵ Jfr definitionen av ”företag” i artikel 2.4 i enligt förordning (EG) nr 1071/2009.

ten om det aktuella riskvärdet kommer därför att finnas i vägtrafikregistret. Uppgiften om riskvärde ska också gallras om transportföretagets trafiktillstånd återkallas.

5.2.1 Registrering av uppgifter – ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare

Under år 2014 antog Europaparlamentet och rådet en ny färdskrivarförordning som bland annat innehåller gemensamma bestämmelser om uppgifter som medlemsstaterna ska översända till kommissionen. I förordning (EU) nr 165/2014 artikel 24.5 anges att medlemsstaternas behöriga myndigheter årligen ska översända en förteckning över godkända montörer och verkstäder och de verkstadskort som utfärdats till dessa. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra dessa förteckningar. Syftet med publiceringen av uppgifterna är att transportörer snabbt ska kunna hitta till närmaste godkända verkstad om färdskrivaren behöver repareras under resans gång oavsett vilken medlemsstat de befinner sig i. I Sverige finns 269 ackrediterade kontrollorgan³⁶.

I artikel 22.3 förordning (EU) nr 165/2014 anges också att det är obligatoriskt för de behöriga myndigheterna att till kommissionen lämna uppgifter om märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som de godkända verkstäderna använder. Kommissionen kan därefter på begäran ge medlemsstaterna tillgång till denna information.

En del av de uppgifter som ska lämnas finns i dag i vägtrafikregistret, som förs med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Av FVTR framgår bland annat vilka uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret i de olika bilagorna. Den efterfrågade uppgiften om vilka verkstadskort som utfärdats till godkända montörer och verkstäder återfinns i vägtrafikregistret och kravet kan tillgodoses inom ramen för befintligt regelverk. För att kunna uppfylla myndighetens övriga skyldigheter enligt förordning (EU) nr 165/2014 om att lämna uppgifter till kommissionen finns det ett behov av att föra in uppgifter i bilaga 3 FVTR vad gäller ackrediterade kontrollorgan. Namn, adress, personnummer, samordningsnummer eller organisationsnummer för dessa behöver tillföras vägtrafikregistret. Personnummer är endast aktuellt i de fall där den ackrediterade verkstaden drivs som enskild firma. Tillägget innefattar även vissa uppgifter om själva ackrediteringen vilket inbegriper datum, plombnummer, vilken typ av färdskrivare ackrediteringen avser (analog eller digital) samt förändringar i eller återkallelse av ackrediteringen. Samtliga uppgifter som föreslås tillföras vägtrafikregistret rapporteras av Styrelsen för ackreditering och tekniskt kontroll (Swedac) till

³⁶ Uppgiften om antalet ackrediterade verkstäder är från den 2 mars 2015.

Transportstyrelsen i enlighet med 4 kap. 3 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Vidare föreskrivs i artikel 24.1 förordning (EU) nr 165/2014 att medlemsstaterna ska godkänna, regelbundet kontrollera och utfärda intyg till de fordonstillverkare som får utföra installationer av färdskrivare. I artikel 25.1 anges att den behöriga myndigheten vid förnyelse av verkstadskort ska se till att fordonstillverkaren uppfyller kriterierna i artikel 24.2, dvs. att minimikraven om gott anseende, erforderlig utrustning och lämplig utbildning för personalen kan anses vara uppfyllda. För att kunna uppfylla myndighetens skyldigheter behöver uppgift om namn, adress och organisationsnummer för fordonstillverkare tillföras vägtrafikregistret. Därtill föreslås även vissa uppgifter från godkännande och utförd tillsyn tillföras registret för att säkerställa att kriterierna är uppfyllda innan verkstadskort utfärdas till fordonstillverkaren. Bedömningen är att det är tillräckligt att lagra uppgift om datum för när fordonstillverkaren blivit godkänd, datum för tillsyn samt förändringar eller återkallelse av godkännandet.

Utöver de uppgifter som föreslås tillföras enligt punkterna 9 och 10 i bilaga 3 FVTR så kommer ytterligare uppgifter att registerhållas om ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare. För kontrollorgan behöver ackrediteringsnummer och filialnummer registerhållas. Ett ackrediteringsnummer är ett rent administrativt nummer som tilldelas verkstaden i samband med att det erhåller sin ackreditering och numret används av Transportstyrelsen vid utfärdandet av verkstadskort. Filialnummer skapas av Transportstyrelsen som ett led i att hålla ihop ett register av kontrollorgan. En juridisk person, t.ex. ett aktiebolag som är ett ackrediterat kontrollorgan kan ansöka om att få ett filialnummer för en annan fysisk verkstad som också ingår i aktiebolaget men som har en annan besöksadress. Ett konkret exempel på detta är att en ägare av en verkstad i A-stad bestämmer sig för att köpa en verkstad i B-stad och att denna verkstad ska ingå i samma juridiska person som verkstaden i A-stad. Organisationsnumret kommer således vara det samma men verkstäderna kommer att särskiljas via filialnumret vilket behövs t.ex. vid distributionen av verkstadskorten. Även för fordonstillverkare finns det fiktiva nummer som Transportstyrelsen använder på motsvarande sätt. Styrelsen gör bedömningen att dessa uppgifter inte särskilt behöver anges i bilaga 3 utan att de inryms i punkten 11 eftersom myndigheten behöver uppgifterna av administrativa skäl för handläggningen av yrkestrafikärenden.

5.2.2 Bestämmelser om gallring

Vad gäller verkstadskorten så är Transportstyrelsen den myndighet som prövar frågor om utfärdande och återkallelse av verkstadskort medan polismyndigheten beslutar om omhändertagande. Uppgifter om verkstadskort återfinns, som nämnts ovan, redan i vägtrafikregistret och hur dessa uppgifter ska gallras finns reglerat 3 kap. 4 § FVTR.

Vad gäller uppgifter om ackrediterade kontrollorgan föreslås att dessa bör gallras tre år efter det att ackrediteringen upphört att gälla. Den efterfrågade informationen som ska skickas till kommissionen ska enbart innehålla aktuella ackrediteringar. Under perioden fram till gallring kommer Transportstyrelsen, vid ett upphörande av ackrediteringen, att fullfölja processen med att återkalla samtliga verkstadskort som utfärdats till kontrollorganet. För att harmonisera gallringsintervallen föreslås tre år då detta enligt 3 kap. 8 § FVTR redan är föreskrivet för andra uppgifter om registreringen av kontroller av kör- och vilotider.

Även för uppgifter om fordonstillverkare föreslås att dessa bör gallras tre år efter det att godkännandet upphört att gälla. Som nämnts ovan föreligger redan motsvarande gallringsintervall vad gäller andra uppgifter som förs med stöd av bilaga 3 och styrelsens bedömning är att det är lämpligt att harmonisera gallringsfristerna så långt som möjligt.

6 Konsekvenser

6.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

6.1.1 Förarnas överträdelser och underrättelseskyldighet

Överträdelser av förare i samband med uppdrag för ett företag beaktas av Transportstyrelsen vid prövningen av kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 § YTL. Även om den tillämpningen av bestämmelsen är i linje med uttalanden av kommissionen, saknas ett direkt stöd i lagen. Den bristen kan skapa osäkerhet i prövningen och begränsar möjligheten att få underrättelser om sådana överträdelser. Det saknas författningsstöd i den nuvarande underrättelseskyldigheten om att domar och beslut ska meddelas Transportstyrelsen även avseende förarnas överträdelser. Det finns inte heller, i rättskedjans alla led, en koppling mellan föraren och det företag denne har arbetat för vid tillfället för överträdelsen.

I den befintliga underrättelseskyldigheten saknas de överträdelser enligt brottsbalken som handlar om ansvar för förfalskningsbrott och brukande av osann urkund som kan komma i fråga när t.ex. ett förarkort förfalskas eller om uppgifter som lagrats digitalt på förarkort manipuleras.

6.1.2 Sökbegrepp och registrering av uppgifter

Det saknas tillräckliga sökbegrepp för att Transportstyrelsen ska kunna söka fram och göra de sammanställningar av uppgifter som krävs för att lagligen göra nödvändiga sammanställningar av statistik inom yrkes- och taxitrafikområdet.

Vid den automatiserade beräkningen av överträdelser kommer ett riskvärde att räknas fram. Det behövs författningsstöd för att Transportstyrelsen ska kunna såväl registrera som söka ut detta riskvärde i vägtrafikregistret.

Förordning (EU) nr 165/2014 påför medlemsstaterna krav om att tillhandahålla vissa uppgifter om ackrediterade kontrollorgan till kommissionen. Uppgifterna behöver således tillföras vägtrafikregistret för att möjliggöra utlämnandet av den efterfrågade informationen.

Genom förordning (EU) nr 165/2014 införs krav på att medlemsstaterna ska godkänna, utfärda intyg och regelbundet kontrollera fordonstillverkare. I förordningen anges även en uppsättning minimikrav som fordonstillverkarna ska uppfylla (personalen har lämplig utbildning, den utrustning som krävs för att utföra relevanta tester och uppgifter finns tillgänglig, gott anseende). Det ankommer på medlemsstaterna att se till att fordonstillverkarna uppfyller dessa minimikrav och att de har ett godkännande innan verkstads-

kort utfärdas. Således behöver registret kompletteras med uppgifter om godkända fordonstillverkare för att kunna uppfylla myndighetens skyldigheter enligt förordning (EU) nr 165/2014.

Uppgifterna om ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare bör gallras ur vägtrafikregistret när de inte längre är aktuella och därför föreslås i framställan en gallringsbestämmelse för dessa uppgifter.

6.2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?

6.2.1 Förarnas överträdelser och underrättelseskyldighet

Om någon reglering inte kommer till stånd kvarstår den otydlighet som i dag finns i yrkestrafiklagen. Det innebär visserligen ingen skillnad vid den prövning som Transportstyrelsen gör av ett företags och trafiksansvariges goda anseende, eftersom de överträdelser som förare begått vid utförande av uppdrag för transportföretaget redan beaktas. Men om otydligheten kvarstår, i kombination med en underrättelseskyldighet som inte omfattar förarna, är det stor risk att de överträdelser som ska kunna påverka det goda anseendet hos företaget inte kommer till Transportstyrelsens kännedom.

Konsekvensen av att Transportstyrelsen inte alltid får information om företaget för vilket föraren utför uppdrag åt, är att endast en mindre del av dessa överträdelser beaktas vid bestämmande av företags riskvärde och vid Transportstyrelsens prövning av företags goda anseende. En ytterligare konsekvens är att den information som Sverige enligt förordningen (EU) nr 1072/2009 och förordningen (EU) nr 1073/2009 är skyldiga att lämna till tillståndsgivarlandet, då överträdelser sker av företag som är utlandsetablerat, inte kan fullgöras förutom vad avser mindre allvarliga och erkända överträdelser.

Att det i dag endast är i de fall när föreläggande om ordningsbot utfärdas som Transportstyrelsen får uppgift för vilket företag föraren utför uppdrag, kan medföra att denna form av lagföring för brott inom yrkestrafiken riskerar att minska. Detta då förarens benägenhet att erkänna brott skulle kunna minska om bristerna i dagens system blir kända. Det i sin tur innebär då en motsvarande ökning av ärenden hos åklagare och domstol.

6.2.2 Sökbegrepp och registrering av uppgifter

Vid avsaknad av ytterligare sökbegrepp kan Transportstyrelsen inte lagligen lämna samtliga uppgifter som krävs enligt EU-förordningar.

Vid helt utebliven lösning skulle en manuell beräkning av riskvärdet behöva göras. Transportstyrelsen bedömer att det inte är rimligt. För att uppnå

önskad automatisering av beräkning av riskvärdet skulle därför någon annan form av systemlösning behöva skapas, se vidare avsnitt 6.4.2. Detta skulle inte vara kostnadseffektivt.

Om någon reglering inte kommer till stånd är det inte möjligt att tillämpa EU:s förordning på det sätt som EU har bestämt eftersom Sverige inte kan tillhandahålla de efterfrågade uppgifterna om ackrediterade kontrollorgan. Konsekvensen blir att utländska transportörer som behöver reparera färdskrivaren under resans gång i Sverige inte kan hitta till närmaste ackrediterade kontrollorgan eftersom kontaktuppgifterna till verkstäderna då inte kommer att finnas tillgängliga på kommissionens hemsida.

Om uppgift om godkända fordonstillverkare och ackrediterade kontrollorgan inte tillförs vägtrafikregistret blir konsekvensen att myndigheten inte kan säkerställa att minimikraven är uppfyllda innan verkstadskorten utfärdas. Detta skulle kunna medföra att verkstadskort utfärdas trots att kraven inte är uppfyllda vilket innebär en risk för säkerheten i färdskrivarsystemet. Uppgifter om namn och adress behövs också av administrativa skäl för att klara den praktiska hanteringen av distribution av korten. I dagsläget finns 2 583 stycken³⁷ giltiga verkstadskort totalt sett, majoriteten av dessa innehas av ackrediterade kontrollorgan.

Eftersom Transportstyrelsen sett över vilka uppgifter som bör tillföras vägtrafikregistret har det också fallit sig naturligt att se över hur uppgifterna som föreslås tillföras ska gallras. Om uppgifterna om ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare inte är upptagna i gallringsbestämmelserna innebär det att uppgifterna måste bevaras. Det skulle dock inte bli några allvarliga konsekvenser om förslaget inte genomförs, men det skulle ta bort behovet av att registerhålla uppgifter som är inaktuella och som inte längre behövs.

6.3 Vad ska uppnås?

Förarnas överträdelser och underrättelseskyldighet

Transportstyrelsen ska få del av förarnas samtliga överträdelser och kunna koppla dessa till det företag de arbetade för vid tiden för överträdelsen. Överträdelserna kan då räknas in i riskvärdet för företag. Transportstyrelsen kan därmed på ett likvärdigt sätt pröva företags goda anseende i samband med tillsyn rörande företags tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Sökbegrepp och registrering av uppgifter

Genom att införa ytterligare sökbegrepp blir det möjligt att sammanställa sådan statistik som krävs för att uppfylla gemenskapsrättsliga krav på

³⁷ Siffran på antalet aktiva verkstadskort är från 20 april 2015.

rapportering av statistik, och som i övrigt krävs för uppföljning av verksamheten.

Ett riskvärde ska beräknas, registreras i vägtrafikregistret och även kunna sökas ut i registret. Transportstyrelsen har bedömt att det mest ändamålsenliga och kostnadseffektiva systemstödet erhålls genom att använda vägtrafikregistret. De uppgifter som behövs för beräkning av riskvärdet finns redan i vägtrafikregistret och genom att registrera riskvärdet i samma register kan relevant information om varje tillståndshavare sammanställas och behandlas på ett likartat och kostnadseffektivt sätt.

Fordonstillverkarna behöver verkstadskort för att utföra installationer och aktivering av färdskrivare, därav behöver fordonstillverkarna uppfylla de i förordningen angivna minimikraven. Detta medför att Sverige måste uppfylla kraven i artikel 24.1 om att godkänna fordonstillverkare och utöva regelbunden tillsyn för att säkerställa att de förhållanden som låg till grund för godkännandet fortfarande är uppfyllda innan verkstadskort utfärdas i enlighet med kravet i artikel 25.1 i förordning (EU) nr 165/2014. Således behöver myndigheten spara vissa uppgifter om den utförda tillsynen.

Motsvarande krav föreligger även för ackrediterade kontrollorgan. Genom den information som tillhandahålls från Swedac säkerställs att godkännande för kontrollorganet finns innan verkstadskortet utfärdas. För kontrollorganen gäller även att Sverige ska uppnå kravet att leverera uppgifter till kommissionen i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 22.3 och 24.5 förordning (EU) nr 165/2014. För att klara informationsförsörjningen behöver uppgifterna registerhållas och därefter vara möjliga att söka ut.

6.4 Vilka möjliga lösningar finns?

6.4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Förarnas överträdelser och underrättelseskyldighet

Även om Polismyndigheten i dag i samband med föreläggande av ordningsbot dokumenterar uppgifter som utvisar vilket företag föraren utför transportuppdrag för föreligger ingen sådan skyldighet enligt författning. Redan i dag medför därför den bristande regleringen att det inte kan säkerställas att Transportstyrelsen får del av alla relevanta överträdelser. Detta är vare sig rättssäkert eller konkurrensneutralt varför Transportstyrelsen inte kan se något alternativ som inte innebär reglering.

Sökbegrepp och registrering av uppgifter

Ett införande av ett riskvärderingssystem och lämnande av vissa statistikuppgifter krävs enligt EU-rätten. Att registrera uppgifter om överträdelser är redan reglerat. Att sammanställa ett riskvärde, och söka ut detta samt nödvändig statistik ur vägtrafikregistret kräver stöd i författning.

Transportstyrelsen kan därför inte se något alternativ som inte innebär reglering.

Uppgifter om verkstadskort återfinns redan i vägtrafikregistret i enlighet med bilaga 3 till FVTR. Ett tänkbart alternativ hade varit att ha de återstående uppgifterna som behövs om ackrediterade kontrollorgan och fordons-tillverkare någon annanstans än i vägtrafikregistret, t.ex. i myndighetens ärendehanteringssystem. Om uppgifterna finns både i vägtrafikregistret och i ärendehanteringssystemet skulle det innebära manuell sökning av uppgifter vid varje tillfälle då ett kort ska tillverkas. Detta skulle förlänga handläggningstiden och minska tillförlitligheten på uppgifterna. Det skulle också kraftigt försämra möjligheterna att ta fram och tillhandahålla de uppgifter om ackrediterade kontrollorgan som årligen ska skickas till kommissionen. Verkstadskorten registreras i dag i vägtrafikregistret varför även verkstadskortsinnehavares uppgifter bör registreras där och inte enbart finnas i ett ärendehanteringssystem. Informationen i vägtrafikregistret uppdateras kontinuerligt vilket medför att det alltid är aktuella uppgifter som registreras och uppgifterna kan dessutom sökas automatiskt. Avvägningen har bestått i att finna sätt och vägar att göra det som dels minskar myndigheters administrativa bördor, dels i möjligaste mån ansluta till redan etablerade system och rutiner. Därför anser Transportstyrelsen att det inte är rimligt att ha uppgifterna på två ställen utan att vägtrafikregistret bör kompletteras med de utestående uppgifterna så att all information kan lagras och hämtas ut från samma ställe.

6.4.2 Regleringsalternativ

Förarnas överträdelser och underrättelseskyldighet

Ett alternativ till den föreslagna regleringen är att istället införa krav på företag att anmäla de förare som anlitas till Transportstyrelsen så att en överträdelse som rapporterats in för en viss förare kan kopplas till rätt företag. En sådan anmälningsplikt och registrering skulle dock medföra betydande kostnader och besvär för företagen. Det skulle också vara fråga om en integritetskänslig registrering och det skulle finnas en förhållandevis stor risk för att de registrerade uppgifterna inte är aktuella och korrekta. Dessutom är det så att även om det fanns ett särskilt register över förare skulle det inte ge den nödvändiga informationen om vilket företag föraren körde för vid tiden för överträdelsen, i de fall en förare arbetar åt flera olika företag.

Sökbegrepp och registrering av uppgifter

Beträffande de bristfälliga sökbegreppen inom yrkes- och taxitrafikregistreringen så finns det inget alternativt regleringssätt än att i FVTR utöka de tillåtna sökbegreppen, eftersom vägtrafikregistret är särskilt reglerat i FVTR (och lagen [2001:558] om vägtrafikregister).

Ett alternativ till att registrera riskvärdet i vägtrafikregistret är att skapa en ny databas för sammanställning och beräkning av riskvärdet för tillståndshavarna. En sådan lösning innebär dels kostnader för att skapa databasen, dels att samma uppgifter om en tillståndshavare behandlas två gånger med stöd av olika bestämmelser. Mot en sådan lösning talar också nuvarande reglering där uppgift om riskvärde för kör- och vilotidsöverträdelser redan förs in i vägtrafikregistret enligt bilaga 7 till FVTR. Regeringen har således redan tidigare bedömt att det är lämpligt att denna form av uppgifter och beräkningsunderlag hanteras i vägtrafikregistret och i samband med det gjort en intresseavvägning när det gäller de integritetsfrågor avseende den personuppgiftsbehandling som uppkommer i samband med att uppgiften förs in i vägtrafikregistret.

6.5 Samhällsekonomisk analys

6.5.1 Företag

Konkurrensförhållandena i den yrkesmässiga trafiken kan förbättras vilket är positivt för transportföretagen. För företag med en god regelefterlevnad förbättras konkurrensförutsättningarna genom att tillsynen riktas mot de företag som begår allvarliga överträdelser och har ett högt riskvärde. De företag som har ett högt riskvärde riskerar att förlora sitt goda anseende och sitt yrkestrafiktillstånd.

Det blir likvärdig rättssäkerhet och konkurrensneutralitet mellan enskilda firmor (fysiska personer) och juridiska personer, se vidare avsnitt 6.6.

6.5.2 Konsumenter

Konsumenter påverkas inte.

6.5.3 Statens finanser

Statens finanser påverkas inte.

6.5.4 Samhället i övrigt

Externa aktörer som har behov av statistik inom yrkestrafikområdet kommer med utökade sökbegrepp att få större möjligheter att få tillgång till sådant underlag.

6.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och Domstolsverket berörs vad gäller underrättelseskylldighet för förarnas överträdelser. Föreslagna regleringar innebär att de lagförande myndigheterna måste ha ett system för att registrera och dokumentera uppgifter om företagens organisationsnummer och därefter vidarebefordra den. Det måste då införas ett krav på polis

att informationen ska dokumenteras i ett inledande skede. Därefter måste det säkerställas att uppgiften följer med genom hela rättskedjan. De uppgifter som Transportstyrelsen behöver är tillståndshavarens/transportföretagets organisationsnummer/personnummer, och i tillämpliga fall gemenskaps-tillstandsnummer samt uppgifter om tillståndsfärdande land. Detta kommer att medföra kostnader för rättsväsendet.

Vid genomförda författningsändringar bör det inte finnas någon risk för en ökning av ärenden hos åklagare och domstol, se avsnitt 6.2.1.

Swedac berörs eftersom myndigheten ska lämna ytterligare uppgifter till Transportstyrelsen men det torde inte medföra några nämnvärda kostnader eftersom det redan finns ett befintligt informationsutbyte mellan myndigheterna.

Att utvidga sökbegreppen och tillföra uppgifter i vägtrafikregistret förväntas inte medföra ökade kostnader annat än för det systemarbete som genomförs hos Transportstyrelsen. Kostnaderna för detta kommer att tas inom befintlig projektbudget.

Det kommer att innebära en besparing för Transportstyrelsen att ha uppgifter strukturerade och sökbara i vägtrafikregistret istället för att göra manuella utsökningar i ärendehanteringssystemet.

6.6 Fördelningsanalys

Om någon reglering inte kommer till stånd kan det innebära en konkurrensnackdel för enskilda firmor. Genom att det i Sverige finns många transportföretag som drivs i form av enskilda firmor kan de i större utsträckning komma att påverkas av det system för riskvärdering som regleras i artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009. Skälet till det är att de brott som räknas upp i 5 kap. 2 § FVTR är personrelaterade och ska behandlas tillsammans med uppgift om tillståndsinnehav i vägtrafikregistret. Är personen ifråga också trafikansvarig i sin enskilda firma behandlas samma uppgifter också av det skälet. Dessa omständigheter kan påverka den enskilda firmans riskvärde negativt i förhållande till en juridisk person som är tillståndshavare. Detta eftersom det i vägtrafikregistret går att matcha enskilda firmor, genom att de är fysiska personer, till skillnad mot de juridiska personer vars förare inte finns registrerade i registret.

6.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Riskvärderingssystemet syftar till att förbättra och effektivisera tillsynsarbetet vilket i sin tur torde leda till en förbättrad regel efterlevnad i branschen. De föreslagna bestämmelserna bedöms därför stämma väl överens med hänsynsmålet.

Tillsyn av fordonstillverkare och ackrediterade kontrollorgan medför en ökad säkerhet i transportsystemet vilket stämmer väl överens med hänsynsmålet. Även funktionsmålet berörs eftersom regleringen syftar till att öka tillgängligheten inom hela unionen till ackrediterade kontrollorgan genom att kontaktuppgifter till dessa publiceras på kommissionens hemsida.

6.8 Vad är förslaget

- 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen ändras så att det tydliggörs att de överträdelser som förare begår i samband med yrkesmässig trafik ska beaktas vid prövningen av det goda anseendet för det företag, och dess trafikansvariga, som föraren utför transportuppdraget för.
- 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen kompletteras genom ytterligare en punkt där det anges att bestämmelsen även gäller i de fall en förare begår brott i samband med yrkesmässig trafik. Därigenom kommer domstol, åklagare och polis att vara skyldiga att skicka kopior av samtliga dessa domar och beslut. Transportstyrelsen föreslår därutöver att den föreslagna nya punkten kompletteras med ett nytt stycke som anger att Transportstyrelsen ska få underrättelse om det företag som föraren utfört transportuppdrag för vid gärningstillfället.
- Polismyndighetens underrättelseskyldighet enligt 5 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister utökas på så sätt att den i fortsättningen även omfattar förfalskningsbrotten enligt 14 kap. brottsbalken och brukande av osann urkund enligt 15 kap. 11 § brottsbalken.
- Sökbegreppen i 4 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister utökas beträffande yrkes- och taxitrafikregistreringen till att omfatta även typ av tillstånd, intyg eller behörighet, beslut om återkallelse eller varning, företags riskvärde m.m. Bilaga 3 till förordningen om vägtrafikregister kompletteras med uppgift om riskvärde och uppgifter om ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare. Även gallringsbestämmelser för uppgifterna om ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare föreslås i 3 kap. 4 § förordningen om vägtrafikregister. Därutöver föreslås en redaktionell ändring i 4 kap. 12 § samma förordning.

6.9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering och går inte utöver de skyldigheter som följer av den.

7 Författningskommentar

7.1 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:237)

2 kap.

4 §

Paragrafen behandlar vad som ska ingå i prövningen om ett företag, en trafikansvarig eller någon övrig prövad person uppfyller kravet på gott anseende. I paragrafen har tillagts ett nytt sista stycke. Tillägget medför ett förtydligande att även överträdelser som förare begår när de kör yrkesmässigt ska ingå i prövningen för det företag, och det företags trafikansvarigas, som föraren kört för vid tillfället.

Förarna som sådana ingår inte i den krets av personer vars goda anseende ska provas. Det innebär att överträdelser som förare begår när han inte är i tjänst inte ska påverka de eller det företag för vilket föraren utför transportuppdrag. Det är endast när överträdelsen begås i samband med yrkesmässig trafik som den ska beaktas. Att överträdelserna ska beaktas innebär inte med automatik att det kommer att leda till att företaget förlorar sitt goda anseende. Om företaget kan visa att det har gjort vad som ankommit på företaget kan det undgå ansvar.

Förare kan vara anställda och utföra uppdrag för fler än ett företag. När ett företags eller dess trafikansvarigas goda anseende provas är det endast överträdelser som skett i just den prövades verksamhet som ska beaktas. Att en förare har begått överträdelser då han utfört uppdrag för ett annat företag har endast betydelse vid prövningen av just detta företag.

Redan idag har överträdelser som förare begått vid utförande av uppdrag för transportföretag beaktats vid prövningen av det goda anseendet hos företaget och trafikansvarig. Överträdelserna anses ingå i vad som omnämns som "andra omständigheter av betydelse" i paragrafens första stycke. Det ska vara frågan om relevanta överträdelser, d.v.s. sådana som har koppling till förarens pågående yrkesutövning och som transportföretaget därför får anses ha ett ansvar för. Tillägget som nu föreslås medför ett förtydligande av denna tillämpning.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 2.4.

7.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

3 kap.

4 §

I paragrafen införs gallringsbestämmelser även för de uppgifter gällande ackrediterade kontrollorgan och fordonstillverkare som ska föras in i enlighet med de nu föreslagna ändringarna i bilaga 3. Uppgift om kontrollorgan ska gallras tre år efter det att ackrediteringen har upphört. Uppgift om fordonstillverkare ska gallras tre år efter det att godkännandet har upphört.

4 kap.

1 §

Punkterna e – i är nya och innehåller ytterligare tillåtna sökbegrepp beträffande yrkes- och taxitrafikregistreringen.

Att uppgiften om *omprövning av tillståndsinnehav* får användas som sökbegrepp innebär att det blir möjligt att söka fram uppgifter om pågående och avslutade tillsynsärenden. Med *överträdelsetyp* avses både vilken slags överträdelse det är fråga om och vilken allvarlighetsgrad överträdelsen har enligt kategorisering på gemenskapsnivå, eller nationell nivå. Med beslut om *gott anseende* avses såväl beslut om att det goda anseendet *inte* har gått förlorat som beslut om att det goda anseendet *har* gått förlorat, enligt artikel 6 p. 2 a tredje respektive fjärde stycket i förordning (EG) 1071/2009.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.2.

5 kap.

2 §

I paragrafen anges i vilka fall Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om domar, beslut, strafförelägganden eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i belastningsregistret. Skyldigheten är begränsad till de brott som uppräknas i paragrafen. En ny punkt införs som hänvisar till förfalskningsbrotten enligt 14 kap. i brottsbalken och brukande av osann urkund enligt 15 kap. 11 § brottsbalken.

Enligt bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 anges att till de allvarligaste överträdelserna räknas att köra med ett förfalskat förarkort eller ett förarkort som föraren inte är innehavare av eller som har erhållits med hjälp av falska utsagor och/eller förfalskade handlingar. Lagföringar som sker för dessa typer av gärningar bör beaktas när prövning av det goda anseendet hos företag, trafikansvariga och övrig prövade personer sker. De brott som kan komma ifråga i dessa fall finns reglerade i 14 kap. brottsbalken och i 15 kap.

11-12 §§ brottsbalken. Det krävs därför att även dessa lagrum anges i uppräknings i 5 kap. 2 § FVTR. Om förare använder ett förarkort som han eller hon inte är innehavare av är förfarandet straffbelagt i 15 kap. 12 § brottsbalken, men också specialreglerat i 9 kap. 5 § 2 p förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. jmf, med artikel 14.4 a 3 st förordning (EEG) nr 3821/85. Eftersom den senare bestämmelsen konkret reglerar denna fråga har den företrädare framför brottsbalkens bestämmelse och en underrättelseskyldighet för Polismyndigheten till Transportstyrelsen finns redan i dag för denna gärningstyp. Det finns därför ingen anledning att även lägga till 15 kap. 12 § brottsbalken bland de brott som uppräknas i paragrafen.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 4.2.

7.3 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237)

5 kap.

3 §

I paragrafen regleras i vilka fall en domstol ska skicka kopia av dom eller beslut till Transportstyrelsen. Skyldigheten är begränsad till att avse vissa personkategorier. En ny kategori bestående av förare har lagts till, men med den ytterligare avgränsningen att brottet ska ha skett i samband med yrkesmässig trafik. Därigenom kommer även åklagare och polis att vara skyldiga att skicka beslut om lagföringar av förarna om dessa har begåtts i yrkesutövningen. Samma skyldighet, som gäller för domstol vad gäller domar, gäller även åklagare i fråga om godkänt strafföreläggande och polis i frågan om godkänt föreläggande om ordningsbot.

I ett nytt stycke har därutöver införts kravet att om domen eller beslutet avser förare i samband med yrkesmässig trafik ska domstolen lämna uppgift om det företag som ansvarat för vägtransporten. För att förarens överträdelser ska kunna beaktas vid prövningen av ett företags och trafikansvarigas goda anseende krävs att Transportstyrelsen får kännedom dels om att överträdelsen skett i samband med yrkesmässig trafik, dels om det företag föraren utfört uppdrag för när överträdelser begicks. För att kunna koppla förare till visst företag krävs att den uppgiften lämnas av den lagförande myndigheten.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 3.4.