

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Er referens**  
N2017/06148/MRT

**Diarienummer**  
Utr 2017/97

**Datum**  
2018-01-29

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

## **Yttrande över Transportstyrelsens framställan om ändring i förordningarna (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet, (2001:650) om vägtrafikregister och (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete**

Trafikanalys har anmodats lämna yttrande över ovannämnda förslag.

Fler brott och överträdelser som kan ha påverkan på trafikansvarigas, tillståndshavares och andra relevanta personers goda anseende<sup>1</sup> ska enligt förslaget omfattas av den redan idag reglerade underrättelseskyldigheten som Polismyndigheten har enligt 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Utökningen avser att underrättelseskyldigheten ska omfatta ytterligare brott i brottsbalken, överträdelser som omfattas av artikel 6 i förordning (EG) nr 1071/2009 och överträdelser av andra nationella bestämmelser. Följdändringar behöver göras i 17 § förordningen (2001:590) om behandling av uppgifter i Kronofogdemyndighetens verksamhet och 2 § förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Syftet med de föreslagna ändringarna i ovan nämnda förordningar är att Transportstyrelsen får utökad tillgång till information som kan ligga till grund för myndighetens tillsyn och tillståndsprövning på yrkestrafikområdet och därigenom förbättra regelefterlevnaden, öka trafiksäkerheten, skydda passagerare och främja en sund konkurrens inom vägtransportmarknaden.

Trafikanalys menar att tankarna bakom den rätt så omfattande utökningen av brott och överträdelser som ska ingå i underrättelseskyldigheten inte känns helt klara. Ändringsförslagen innehåller både brott som kan ha en tydlig koppling till yrkesutövningen och yrkesansvaret (exempelvis tilläggen enligt 6 kap. brottsbalken om sexualbrott) men också brott och överträdelser där denna koppling inte är tydlig (exempelvis tillägget enligt i 11 kap. 1 § alkohollagen (2010:1622) om att tillverka sprit eller spritdrycker).

Transportstyrelsen kommer att behöva hantera denna breda skala av brott och överträdelser och kommer enligt vår mening att behöva ta många fler variabler i beaktande i sitt tillsyns- och tillståndsprövningsarbete. Trafikanalys får intrycket av att bedömningsarbetet kommer att bli mer komplext. Vilka brott ska anses påverka

<sup>1</sup> Yrkestrafiklagen (2012:210) och yrkestrafikförordningen (2012:237).

anseendet i sådan omfattning att det bör påverka tillståndsinnehav? Hur grova ska förseelser av dessa slag vara för att det ska påverka?

Vi saknar en mer detaljerad beskrivning av konsekvenserna för Transportstyrelsens eget arbete. Transportstyrelsen anger i sin konsekvensbedömning att myndigheten kommer att få *ytterligare överträdelser att beakta* och att *ny praxis kommer att behöva skapas i de fall då något av brotten inte tidigare har varit föremål för Transportstyrelsens bedömningar*.

För det första bedömer Trafikanalys att ändringarna kan komma att innebära mer av samma arbete, det vill säga en kvantitativ förändring i Transportstyrelsens arbete. 5 kap. 2§ i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, som anger fallen då Polismyndigheten har en underrättelseskyldighet gentemot Transportstyrelsen, utökas från 41 punkter till 53 punkter. Utöver nya fall föreslås också kompletteringar i befintliga fall då Polismyndigheten redan idag har en underrättelseskyldighet. För det andra kan de föreslagna ändringarna också innebära en kvalitativ förändring. Nya brottskategorier tillkommer och befintliga kategorier utökas, vilket kan kräva anpassade arbetsätt och anpassad kompetens.

Enligt vår uppfattning kan det komma att innebära både ekonomiska och administrativa konsekvenser men också konsekvenser beträffande organiseringen av bedömningsarbetet för att säkerställa likformigheten i rättstillämpningen (likabehandling) och för att hantera den breda skalan av brott och överträdelser som i olika grad och kombinationer kan variera i sin påverkan på det goda anseendet. Om handläggningen blir mer komplicerad och kostnadskrävande bör det också påverka de avgifter som berörda företag betalar. Om så sker uppstår en kostnad för företagen som exempelvis inte beskrivs i promemorians samhällsekonomiska analys.

Polismyndigheten och Domstolsverket får enligt förslaget en utökad underrättelseskyldighet. Transportstyrelsen redovisar bedömningen att denna uppgift kan hanteras med upparbetade rutiner hos dessa myndigheter utan någon större kostnad för dessa myndigheter. Det är viktigt att följa upp om dessa myndigheter, i sina remissvar på förslaget, delar denna bedömning.

Som en komplettering till Transportstyrelsens bedömning, att de föreslagna ändringarna stämmer väl överens med det transportpolitiska hänsynsmålet, menar Trafikanalys att också det transportpolitiska funktionsmålet berörs, på ett positivt sätt, av de föreslagna ändringarna. Transportsystemets **kvalitet** kan öka genom förbättrade konkurrensförhållanden i den yrkesmässiga trafiken. Beträffande den utsatta ställningen olika kategorier av taxikunder (*barn utan medföljande vuxen, synskadade och andra personer med funktionsnedsättning, gamla och sjuka*) kan ha, menar Trafikanalys att medborgarnas resor förbättras genom en ökad **trygghet**. Vi menar också att en ökad trygghet för kvinnors taxiresor kan verka som ett positivt bidrag till **ett jämställt samhälle**.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton, efter föredragning av Katharina Berndt, praktikant vid Trafikanalys. Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i beredningen.



Brita Saxton

Generaldirektör

