

Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret

Ett av Transportstyrelsens mål är att befintliga regelverk ska förenklas. Reglerna ska vara begripliga, ändamålsenliga och enkla för medborgare och näringsliv. Det innebär att i de delar som regelförenklingsförslag är möjliga ska de genomföras. Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att se över tillämpningen av olika regler.

Sammanfattning

Transportstyrelsen har tagit fram förslag till nya föreskrifter om registrering av fordon med mera i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen har bedömt att de ändringar som behöver göras är så pass omfattande att det är mest lämpligt att besluta om nya föreskrifter och upphäva de gällande föreskrifterna.

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret finns närmare bestämmelser om bland annat elektronisk överföring av ansökan om registrering, anmälningar om fordon och registreringsskyltar. De överordnade bestämmelserna inom de olika områdena finns i vägtrafikregisterlagstiftningen.

Transportstyrelsen lämnar följande förslag till föreskriftsändringar inom de sex nedanstående huvudområdena:

1. Direktåtkomst

Området som rör förfarandet kring ansökan om direktåtkomst blir tydligare och enklare för den som ansöker om direktåtkomst till vägtrafikregistret.

2. Hänvisningar till ändrade begrepp

Nationella begrepp ("typintyg" och "generalagent") tas bort och internationella bestämmelser införlivas. Det innebär att det blir tydligt om vilken handling som ska bifogas med exempelvis ansökan om ursprungskontroll.

3. Elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering

Kravet på bevis om flytande trafikförsäkring vid elektronisk överföring (filregistrering) slopas. Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

Det införs tydligare bestämmelser om när Transportstyrelsen kan återkalla ett tillstånd till elektronisk överföring av en ansökan om nyregistrering (filregistrering).

4. Elektronisk överföring av anmälningar om fordon

Området som rör förfarandet kring ansökan om direktanmälan blir tydligare och enklare för den som ansöker om direktanmälan till vägtrafikregistret. Bestämmelserna blir enhetliga i förhållande till de som finns för ansökan om saluvagnslicens när det gäller vilka uppgifter som ska lämnas. Det innebär också att den som handlar med fordon får redovisa antalet sålda fordon och beräknad försäljning under de senaste 12 månaderna istället för de senaste 6 månaderna.

5. Registreringsskyltar

Uppgift om skyltstorleken för samtliga registreringsskyltar anges samlat i föreskrifterna.

Uppgift om att även fabrikatskod ska anges på registreringsskylten läggs till i föreskrifterna.

Reglerna för Transportstyrelsens tilldelning av registreringsskyltar blir enhetliga för motorcykel och moped klass 1. Det innebär att fordonsägare till motorcyklar inte längre behöver ansöka hos Transportstyrelsen om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering.

En förändring införs som innebär att Transportstyrelsen i första hand ska tilldela traktorer en mindre registreringsskylt. Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

Skylthanteringen blir enhetlig. Skylttyperna ensas genom att skyltmåttet för provisoriska skyltar ändras. Det innebär också att de provisoriska skyltarna blir lättare att fästa på fordonen genom att de får en större skyltstorlek. Uppgifterna om saluvagnslicensen framgår på registreringsskylten istället för på det särskilda klistermärket som idag är fäst på skylten.

Villkoren för den som ansöker om en personlig skyltbeteckning blir tydligare då det framgår att den som ansöker ska vara registrerad ägare eller brukare av fordonet i vägtrafikregistret. Det blir också enklare för den som ansöker elektroniskt då Transportstyrelsen kan lämna mer stöd och information i ansökningsprocessen när det gäller den elektroniska ansökan.

6. Saluvagnslicens

Det blir tydligare för den som ansöker om saluvagnslicens om att registerutdrag från Skatteverket även ska bifogas med ansökan. Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

Innehållsförteckning

1	BAKGRUND	11
2	DIREKTÅTKOMST	11
2.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	11
2.1.1	Ansökan om medgivande till direktåtkomst.....	11
2.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd.....	12
2.2.1	Ansökan om medgivande till direktåtkomst.....	12
2.3	Vad ska uppnås	12
2.3.1	Ansökan om medgivande till direktåtkomst.....	12
2.4	Vilka möjliga lösningar finns	13
2.4.1	Ansökan om medgivande till direktåtkomst.....	13
2.5	Samhällsekonomisk analys	13
2.5.1	Företag	13
2.5.1.1	Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen	13
2.5.1.2	Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader	13
2.5.1.3	Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta	14
2.5.1.4	I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen	14
2.5.1.5	Behöver särskild hänsyn tas till små företag	14
2.5.1.6	I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen	14
2.5.2	Konsumenter	14
2.5.3	Statens finanser.....	14
2.5.4	Samhället i övrigt	14
2.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning.....	14
2.5.6	Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna	15
2.5.6.1	Ansökan om medgivande till direktåtkomst	15
2.6	Vad är förslaget.....	16
2.6.1	Ansökan om medgivande till direktåtkomst.....	16
3	HÄNVISNINGAR TILL ÄNDRADE BEGREPP	16
3.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	16
3.1.1	Typintyg	16
3.1.2	Generalagent.....	16
3.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd.....	17
3.2.1	Typintyg	17
3.2.2	Generalagent.....	17

3.3	Vad ska uppnås	17
3.3.1	Typintyg/Generalagent	17
3.4	Vilka möjliga lösningar finns	17
3.4.1	Typintyg/Generalagent	17
3.5	Samhällsekonomisk analys	18
3.5.1	Företag	18
3.5.1.1	Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen	18
3.5.1.2	Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader	18
3.5.1.3	Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan	19
3.5.1.4	I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen	19
3.5.1.5	Behöver särskild hänsyn tas till små företag	19
3.5.2	Konsumenter	19
3.5.3	Statens finanser.....	19
3.5.4	Samhället i övrigt.....	19
3.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning.....	19
3.5.6	Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna	20
3.5.6.1	Typintyg	20
3.5.6.2	Generalagent	21
3.6	Vad är förslaget.....	21
3.6.1	Typintyg	21
3.6.2	Generalagent.....	21
4	ELEKTRONISK ÖVERFÖRING AV ANSÖKAN OM NYREGISTRERING	22
4.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	22
4.1.1	Flytande trafikförsäkring	22
4.1.2	Återkallelse av tillstånd.....	22
4.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd.....	23
4.2.1	Flytande trafikförsäkring	23
4.2.2	Återkallelse av tillstånd.....	23
4.3	Vad ska uppnås	23
4.3.1	Flytande trafikförsäkring	23
4.3.2	Återkallelse av tillstånd.....	23
4.4	Vilka möjliga lösningar finns	23
4.4.1	Flytande trafikförsäkring	23
4.4.2	Återkallelse av tillstånd.....	24
4.5	Samhällsekonomisk analys	24
4.5.1	Företag	24
4.5.1.1	Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen	24

4.5.1.2	Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader	25
4.5.1.3	Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?	25
4.5.1.4	I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen	26
4.5.1.5	Behöver särskild hänsyn tas till små företag	26
4.5.2	Konsumenter	26
4.5.3	Statens finanser.....	26
4.5.4	Samhället i övrigt	26
4.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning.....	27
4.5.6	Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna	28
4.5.6.1	Flytande trafikförsäkring	28
4.5.6.2	Återkallelse av tillstånd	29
4.6	Vad är förslaget.....	30
4.6.1	Flytande trafikförsäkring	30
4.6.2	Återkallelse av tillstånd.....	30
5	ELEKTRONISK ÖVERFÖRING AV ANMÄLNINGAR OM FORDON	30
5.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	30
5.1.1	Samråd om blanketten (formuläret).....	30
5.1.2	Ansökan om medgivande till direktanmälan.....	31
5.1.3	Generell eller flytande trafikförsäkring.....	31
5.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd.....	32
5.2.1	Samråd om blanketten (formuläret).....	32
5.2.2	Ansökan om medgivande till direktanmälan.....	32
5.2.3	Generell och flytande trafikförsäkring.....	32
5.3	Vad ska uppnås	33
5.3.1	Samråd om blanketten (formuläret).....	33
5.3.2	Ansökan om medgivande till direktanmälan.....	33
5.3.3	Generell och flytande trafikförsäkring.....	33
5.4	Vilka möjliga lösningar finns	33
5.4.1	Samråd om blanketten (formuläret).....	33
5.4.2	Ansökan om medgivande till direktanmälan.....	34
5.4.3	Generell eller flytande trafikförsäkring.....	35
5.5	Samhällsekonomisk analys	35
5.5.1	Företag	35
5.5.1.1	Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen	35
5.5.1.2	Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader	35
5.5.1.3	Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta	36

5.5.1.4	I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen	37
5.5.1.5	Behöver särskild hänsyn tas till små företag	37
5.5.1.6	I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen	37
5.5.2	Konsumenter	37
5.5.3	Statens finanser.....	38
5.5.4	Samhället i övrigt	38
5.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning.....	38
5.5.6	Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna	39
5.5.6.1	Samråd om blanketten (formuläret).....	39
5.5.6.2	Ansökan om medgivande till direktanmälan	40
5.5.6.3	Generell eller flytande trafikförsäkring	41
5.6	Vad är förslaget.....	42
5.6.1	Samråd om blanketten (formuläret).....	42
5.6.2	Ansökan om medgivande till direktanmälan	42
5.6.3	Generell eller flytande trafikförsäkring	42
6	REGISTRERINGSSKYLTAR	42
6.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen	42
6.1.1	Allmänt om registreringsskyltar	42
6.1.2	Fabrikatskod på registreringsskylt.....	43
6.1.3	Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel	43
6.1.4	Tilldelning av registreringsskylt för traktor.....	43
6.1.5	Provisoriska registreringsskyltar.....	43
6.1.6	Personlig fordonsskylt	44
6.1.6.1	Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt	44
6.1.6.2	Ansökan.....	44
6.1.7	Saluvagnslicens.....	44
6.1.7.1	Klistermärket på saluvagnsskylt	44
6.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd.....	45
6.2.1	Allmänt om registreringsskyltar	45
6.2.2	Fabrikatskod på registreringsskylt.....	45
6.2.3	Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel	45
6.2.4	Tilldelning av registreringsskylt för traktorer.....	45
6.2.5	Provisoriska registreringsskyltar.....	46
6.2.6	Personlig fordonsskylt	46
6.2.6.1	Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt	46
6.2.6.2	Ansökan.....	46
6.2.7	Saluvagnslicens.....	46
6.2.7.1	Klistermärket på saluvagnsskylt	46
6.3	Vad ska uppnås	47
6.3.1	Allmänt om registreringsskyltar	47
6.3.2	Fabrikatskod på registreringsskylt.....	47
6.3.3	Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel	47

6.3.4	Tilldelning av registreringsskylt för traktor	47
6.3.5	Provisoriska registreringsskyltar	47
6.3.6	Personlig fordonsskylt	47
6.3.6.1	Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt	47
6.3.6.2	Ansökan	47
6.3.7	Saluvagnslicens	48
6.3.7.1	Klistermärket på saluvagnsskylt	48
6.4	Vilka möjliga lösningar finns?	48
6.4.1	Allmänt om registreringsskyltar	48
6.4.2	Fabrikatskod på registreringsskylt	48
6.4.3	Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel	49
6.4.4	Tilldelning av registreringsskylt för traktor	49
6.4.5	Provisoriska registreringsskyltar	50
6.4.6	Personlig fordonsskylt	50
6.4.6.1	Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt	50
6.4.6.2	Ansökan	51
6.4.7	Saluvagnslicens	51
6.4.7.1	Klistermärket på saluvagnsskylt	51
6.5	Samhällsekonomisk analys	52
6.5.1	Företag	52
6.5.1.1	Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen	52
6.5.1.2	Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader	53
6.5.1.3	Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta	54
6.5.1.4	I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen	56
6.5.1.5	Behöver särskild hänsyn tas till små företag	56
6.5.1.6	I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen	56
6.5.2	Konsumenter	56
6.5.3	Statens finanser	58
6.5.4	Samhället i övrigt	58
6.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	58
6.5.6	Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna	60
6.5.6.1	Fabrikatskod på registreringsskylt	60
6.5.6.2	Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel	61
6.5.6.3	Tilldelning av registreringsskylt för traktor	62
6.5.6.4	Provisoriska registreringsskyltar	63
6.5.6.5	Personlig fordonsskylt	64
6.5.6.6	Saluvagnslicens	66
6.6	Vad är förslaget	67
6.6.1	Allmänt om registreringsskyltar	67
6.6.2	Fabrikatskod på registreringsskylt	67

6.6.3	Tilldelning av registreringsskytt till motorcykel	67
6.6.4	Tilldelning av registreringsskytt för traktor	67
6.6.5	Provisorisk registreringsskytt	67
6.6.6	Personlig fordonskytt	67
6.6.6.1	Möjligheten att få använda en personlig fordonskytt	67
6.6.6.2	Ansökan	68
6.6.7	Saluvagnslicens	68
6.6.7.1	Klistermärket på saluvagnsskytt	68
7	SALUVAGNSLICENS	68
7.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	68
7.1.1	Ansökningshandlingar	68
7.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd	69
7.2.1	Ansökningshandlingar	69
7.3	Vad ska uppnås	69
7.3.1	Ansökningshandlingar	69
7.4	Vilka möjliga lösningar finns	69
7.4.1	Ansökningshandlingar	69
7.5	Samhällsekonomisk analys	70
7.5.1	Företag	70
7.5.1.1	Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen	70
7.5.1.2	Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader	70
7.5.1.3	Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta	70
7.5.1.4	I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen	70
7.5.1.5	Behöver särskild hänsyn tas till små företag	70
7.5.1.6	I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen	70
7.5.2	Konsumenter	71
7.5.3	Statens finanser	71
7.5.4	Samhället i övrigt	71
7.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	71
7.5.6	Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna	72
7.5.6.1	Ansökningshandlingar	72
7.6	Vad är förslaget	72
7.6.1	Ansökningshandlingar	72
8	FÖRDELNINGSANALYS	73
9	ANALYS AV TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE	73

10 ÖVERENSSTÄMMER REGLERINGEN MED ELLER GÅR DEN UTÖVER DE SKYLDIGHETER SOM FÖLJER AV EU-RÄTTSLIG REGLERING ELLER ANDRA INTERNATIONELLA REGLER SVERIGE SKA FÖLJA	73
11 BEHÖVER SÄRSKILD HÄNSYN TAS NÄR DET GÄLLER TIDPUNKTEN FÖR IKRAFTTRÄDANDE OCH FINNS DET BEHOV AV SPECIELLA INFORMATIONSSINSATSER	74
12 VILKA BEMYNDIGANDEN GRUNDAR SIG MYNDIGHETENS BESLUTANDERÄTT PÅ.....	74
13 JÄMFÖRELSETABELL: TSFS 2015: XX/TSFS 2010:112	75
14 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR TILL FÖRSLAG TILL FÖRESKRIFTSÄNDRINGAR.....	76

1 Bakgrund

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret finns närmare bestämmelser om bland annat elektronisk överföring av ansökan om registrering, anmälningar om fordon och registreringsskyltar. De överordnade bestämmelserna, för de olika ämnesområdena som regleras i föreskrifterna, finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Transportstyrelsens har nu tagit fram förslag till nya föreskrifter. Föreskriftsförslaget innebär att de flesta bestämmelserna i sak förblir oförändrade och förs över till de nya föreskrifterna. Vissa redaktionella ändringar föreslås även, till exempel språkliga ändringar eller införande av nya rubriker.

De sex huvudområdena som den här konsekvensutredningen omfattar är:

- direktåtkomst
- hänvisningar till ändrade begrepp
- elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering
- elektronisk överföring av anmälningar om fordon
- registreringsskyltar
- saluvagnslicens

I nuläget finns det 9 ändringsföreskrifter till nuvarande föreskrifter. Transportstyrelsens samlade bedömning är att det är mest lämpligt att besluta om helt nya föreskrifter istället för att besluta om ytterligare ändringsföreskrifter.

2 Direktåtkomst

2.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

2.1.1 Ansökan om medgivande till direktåtkomst

Med direktåtkomst avses att den som använder vägtrafikregistret på egen hand kan söka i registret och få svar på frågor, dock utan att själv kunna bearbeta eller på annat sätt påverka innehållet.

Föreskrifterna innehåller inte idag några bestämmelser om direktåtkomst. Transportstyrelsen upplever att nuvarande hantering inte är tydlig för den som ansöker om direktåtkomst till vägtrafikregistret. Det finns exempelvis inte någon ordning för vilka uppgifter och handlingar som den sökande ska bifoga, på det sätt som finns för ansökan om direktanmälan. Det medför att den som ansöker får vänta onödigt länge på att få ett beslut av Transport-

styrelsen då ansökningar ofta behöver kompletteras. Ett annat problem som följer är att Transportstyrelsen får göra manuella kontroller på den som ansöker om den sökande inte skickat med registerunderlag från Skatteverket. Registerutdraget visar bland annat om företaget är godkänt för F-skatt och typ av verksamhet. Om Transportstyrelsen inte får in registerutdraget från början, tar ärendehandläggningen längre tid, då myndigheten behöver kontrollera uppgifterna på annat sätt. Uppskattningsvis får Transportstyrelsen komplettera cirka 30 % av det totala antalet inkomna ansökningar om direktåtkomst. Årligen inkommer det cirka 600 ansökningar. Ett genomsnittligt kompletteringsärende tar cirka 30 minuter.

Ett ytterligare problem som Transportstyrelsen noterat är att det vid den interna och externa kommunikationen emellanåt uppstår missförstånd med vad som avses med vissa centrala begrepp. Ett exempel på ett sådant begrepp är "tillståndshavare". Det medför att ärendehandläggningen även i dessa fall kan ta onödigt lång tid. Oklarheten uppstår oftast i samband med att Transportstyrelsen lämnat medgivande om direktåtkomst då ett medgivande är förenat med särskilda villkor.

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

2.2.1 Ansökan om medgivande till direktåtkomst

Om inte Transportstyrelsen vidtar några åtgärder kommer det att fortfarande vara otydligt och krångligt för den som ansöker om direktåtkomst. Den sökande kommer även i fortsättningen att få vänta onödigt länge på att få ett beslut från myndigheten. Transportstyrelsens handläggning av en ansökan kommer inte heller framöver att ske på ett enkelt och effektivt sätt. Därutöver kommer det att innebära att det även i framtiden uppstår onödiga missförstånd, i den interna och externa kommunikationen, om vad som avses med vissa begrepp som är centrala inom området direktåtkomst.

2.3 Vad ska uppnås

2.3.1 Ansökan om medgivande till direktåtkomst

Målet är att göra det enklare och tydligare för den som ansöker om direktåtkomst. Utgångspunkten är att den som ansöker ska få en bättre och snabbare hantering av sina ansökningsärenden.

2.4 Vilka möjliga lösningar finns

2.4.1 Ansökan om medgivande till direktåtkomst

Alternativ som inte innebär reglering

För att lösa problemet med ofullständiga ansökningar om direktåtkomst behöver myndigheten bli bättre på att informera den som ansöker om att det finns ett särskilt formulär (ansökan) för direktåtkomst. Transportstyrelsen behöver också ändra det befintliga formuläret så att det framgår vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas.

Regleringsalternativ

Enhetliga krav för direktåtkomst och direktanmälan införs

För att komma tillrätta med problemet med ofullständiga ansökningar föreslås att bestämmelser om direktåtkomst förs in i föreskrifterna. På så sätt får Transportstyrelsen regelstöd vid tillämpningen och det blir lättare för myndigheten att förklara villkoren för den som ansöker om direktåtkomst. Det underlättar därför både för den som ansöker och för Transportstyrelsen om området blir reglerat på motsvarande sätt som direktanmälan till vägtrafikregistret.

2.5 Samhällsekonomisk analys

2.5.1 Företag

2.5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

De ansökningar om direktåtkomst som kommer in till Transportstyrelsen har under åren 2011-2013 varit i storleksordningen 600 per år. Sökande är såväl privata bolag som kommunala verksamheter och statliga myndigheter. De verksamheter som idag ansöker om och medges direktåtkomst är företag såsom bilhandlare, besiktningsorgan, försäkringsbolag och parkeringsbolag. Storleken på dessa företag är svårt att uppskatta eftersom det kan variera.

2.5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Transportstyrelsen bedömer att det blir en minskad tidsåtgång för företagen än vad det är idag om bestämmelserna om direktåtkomst regleras i föreskrifterna på motsvarande sätt som direktanmälan. Företagen gynnas eftersom de förväntas behöva komplettera ansökningarna mindre ofta.

2.5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Transportstyrelsen bedömer att det borde bli minskade kostnader för företagen eftersom de vet vilka krav som ställs vid ansökan om direktåtkomst.

2.5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Ingen förändrad konkurrenssituation bedöms uppstå.

2.5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej.

2.5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Inga andra avseenden har kunnat identifieras.

2.5.2 Konsumenter

Kunderna till bilhandlare kan få bättre service om bilhandlaren snabbare får tillgång till direktåtkomst.

2.5.3 Statens finanser

Statens finanser påverkas inte.

2.5.4 Samhället i övrigt

Ingen annan påverkan i övrigt.

2.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Transportstyrelsen bedömer att det blir tydligare för den som ansöker om det regleras om vilka uppgifter och handlingar som ska lämnas. Transportstyrelsens handläggning effektiviseras genom att myndigheten inte behöver begära in kompletteringar. Missförstånd i kommunikeringen, både externt och internt, kan undvikas i större utsträckning då de centrala begreppen definieras i föreskrifterna.

Myndigheter (såsom kommuner) som ansöker om direktåtkomst kommer att gynnas på motsvarande sätt som företag.

2.5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

2.5.6.1 Ansökan om medgivande till direktåtkomst

Förslaget: Enhetliga krav för direktåtkomst och direktanmälan införs.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag				Företagen gynnas eftersom det framgår tydligt vilka uppgifter och handlingar som de ska bifoga med ansökan. Företagen kan lättare förstå området direktåtkomst om centrala begrepp finns definierade.
Konsumenter				Kunderna till bilhandlare kan få bättre service om bilhandlaren snabbare får tillgång till direktåtkomst.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen annan påverkan i övrigt.
Myndigheter och andra offentliga organ		Tiden för att hantera kompletteringsärenden minskar. Enklare att kommunicera.		Transportstyrelsens ärendehandläggning effektiviseras genom färre kompletteringar. Det blir enklare att kommunicera (internt och externt) om centrala begrepp är definierade. Övriga myndigheter som ansöker om direktåtkomst gynnas på motsvarande sätt som företag.
Totalt				Övervägande positivt för berörda parter.

2.6 Vad är förslaget

2.6.1 Ansökan om medgivande till direktåtkomst

Förslaget är att bestämmelserna om direktåtkomst förs in i föreskrifterna. På så sätt får Transportstyrelsen regelstöd vid tillämpningen och det blir lättare för myndigheten att förklara villkoren för den som ansöker om direktåtkomst. Området blir också enhetligt med direktanmälan (2 kap. 1-5 §§, TSFS 2015:xx). Transportstyrelsen behöver också bli bättre på att informera den som ansöker om att det finns ett särskilt formulär (ansökan) för direktåtkomst. Myndigheten behöver också ändra det befintliga formuläret så att det framgår vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas.

De nya bestämmelserna för direktåtkomst anger bland annat hur ansökan ska göras och vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas med ansökan (2 kap. 3-4 §§, TSFS 2015:xx). Centrala begrepp inom området direktåtkomst definieras (2 kap. 2 §, TSFS 2015: xx).

3 Hänvisningar till ändrade begrepp

3.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

3.1.1 Typintyg

De nuvarande föreskrifterna hänvisar till att handling som benämns "typintyg"¹ ska bifogas med ansökan om registrering av fordon, ansökan om tillfällig registrering och ansökan om ursprungskontroll (2 kap. 7 § p. 8 och 9 §, 3 kap. 7 § p. 2 och 13 kap. 12 p. 5 §, TSFS 2010:112). Problemet är att den nationella benämningen på handlingen inte har någon motsvarande internationell benämning. Den internationella handlingen har ersatts med andra typer av godkännanden. Detta bidrar till onödiga missförstånd, såväl internt som externt, om vilken handling som avses.

3.1.2 Generalagent

I föreskrifterna anges fordonsimportörer med begreppet "generalagenter" när det rör bestämmelserna om elektronisk överföring av ansökan om registrering av fordon och villkor som rör medgivande till direktanmälan till vägtrafikregistret (2 kap. 10-11 §§ och 10 kap. 5 §, tredje stycket, TSFS

¹ Typintyget som avses här omfattar endast intyg att motorfordon överensstämmer med typfordon. Det ska därmed inte förväxlas med "intyg om överensstämmelse" som är en helt annan form av verifikation.

2010:112). Problemet är även här att den nationella benämningen inte överensstämmer med den internationella.

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

3.2.1 Typintyg

Som föreskrifterna är utformade idag följer de inte EU-lagstiftningen, eftersom handlingen har en annan benämning i EU-lagstiftningen. En annan effekt är att det kan medföra en fortsatt otydlighet för den som kan komma att ansöka om registrering av fordon, ansökan om tillfällig registrering och/eller ansökan om ursprungskontroll och Transportstyrelsen, om vilken handling som ska bifogas med ansökningarna.

3.2.2 Generalagent

Om inte nuvarande reglering om begreppet ”generalagent” ändras innebär det att föreskrifterna även i det här avseendet inte följer EU-lagstiftningen.

3.3 Vad ska uppnås

3.3.1 Typintyg/Generalagent

Målet är att föreskrifterna ska innehålla begrepp som harmoniseras med EU-lagstiftningen på området. På så sätt blir reglerna tydliga för alla de som är berörda.

3.4 Vilka möjliga lösningar finns

3.4.1 Typintyg/Generalagent

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Det handlar i de båda fallen att införliva internationella regler i de nationella föreskrifterna.

Regleringsalternativ

Internationella bestämmelser införlivas

De internationella bestämmelserna införlivas i föreskrifterna genom att "typintyg" och "generalagent" tas bort. Begreppen ersätts med "intyg" och "tillverkarens representant i Sverige", som är de begrepp som används i de internationella reglerna.

Vid förändring av begreppet "typintyg" blir reglering om vilken handling som ska bifogas med ansökan om registrering av fordon, ansökan om tillfällig registrering och ansökan om ursprungskontroll tydligare för den som ansöker.

3.5 Samhällsekonomisk analys

3.5.1 Företag

3.5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Typintyg

De företag som berörs är de företag som kan tänkas skicka in ansökan om registrering av fordon, ansökan om tillfällig registrering och ansökan om ursprungskontroll till Transportstyrelsen. När det gäller exempelvis ansökan om registrering av fordon rör det sig om cirka 2 000 företag. Årligen inkommer cirka 400 000 ansökningar om registrering till Transportstyrelsen. Företagen är yrkesmässiga tillverkare och registrerade importörer. Storleken på dessa företag är svårt att uppskatta. En bedömning är att det kan variera mellan 5-100 anställda.

Generalagent

De företag som berörs är de företag som kan tänkas skicka in en ansökan om registrering av fordon eller som ansöker om direktanmälan. Transportstyrelsen bedömer dock att de här företagen inte påverkas av att begreppet "generalagent" tas bort i föreskrifterna. Av det skälet görs ingen närmare redogörelse i det följande.

3.5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Typintyg

Ingen förändrad tidsåtgång förväntas uppkomma för företagen som ansöker om registrering av fordon.

3.5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Typintyg

Inga ekonomiska konsekvenser förväntas uppstå för de företag som ansöker om registrering av fordon. Företagen behöver inte heller vidta några åtgärder om föreskrifterna ändras i dessa avseende.

3.5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Typintyg

Inga etableringströsklar förväntas att uppstå för de företag som ansöker om registrering av fordon. Inga företag får bättre/sämre villkor i något avseende än andra företag.

3.5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Typintyg

Nej.

3.5.2 Konsumenter

Typintyg

Konsumenter påverkas inte.

3.5.3 Statens finanser

Typintyg

Statens finanser påverkas inte.

3.5.4 Samhället i övrigt

Typintyg

Samhället i övrigt påverkas inte.

3.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Typintyg

Transportstyrelsen påverkas genom att det blir tydligare för myndigheten vid tillämpningen om den nu gällande benämningen på handlingen.

3.5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

3.5.6.1 Typintyg

Förslaget: Internationella bestämmelser införlivas.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag			Genom att harmonisera begreppen mot internationell standard blir regelverket tydligare för berörda företag.	Reglerna blir tydligare om den nu gällande benämningen på handlingen anges.
Konsumenter				Påverkas inte.
Statens finanser				Påverkas inte.
Samhället i övrigt				Ingen påverkan i övrigt.
Myndigheter och andra offentliga organ			Rättstillämpningen blir tydlig på motsvarande sätt som den blir för företagen.	Rättstillämpningen blir tydligare.
Totalt				Positivt för berörda parter.

3.5.6.2 Generalagent

Förslaget: Internationella bestämmelser införlivas.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag		Genom att harmonisera begreppen mot internationell standard blir regelverket tydligare.		Företag påverkas inte om begreppet utgår och ersätts med det nu gällande begreppet.
Konsumenter				Påverkas inte.
Statens finanser				Påverkas inte.
Samhället i övrigt				Ingen påverkan i övrigt.
Myndigheter och andra offentliga organ				Rättstillämpningen blir lite tydlig om begreppet utgår och ersätts med det nu gällande begreppet.
Totalt				Positivt för berörda parter.

3.6 Vad är förslaget

De internationella bestämmelserna införlivas i de nationella föreskrifterna.

3.6.1 Typintyg

Handlingen som idag benämns ”typintyg” tas bort och ersätts i de aktuella bestämmelserna med ”intyg” (3 kap. 7 §, p. 8 och 9 §, 4 kap. 10 § och 11 kap. 7 §, TSFS 2015: xx).

3.6.2 Generalagent

Begreppet ”generalagent” ersätts med ”tillverkarens representant i Sverige”² (3 kap. 11 § och 9 kap. 6 §, TSFS 2015: XX).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon.

4 Elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering

Med elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering menas att en fil överförs av extern part på en säkrad dataförbindelse till vägtrafikregistret som finns inom Transportstyrelsen. Ett stort antal fordon registreras idag i vägtrafikregistret via Transportstyrelsens särskilda filregistreringsrutin.

4.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

4.1.1 Flytande trafikförsäkring

I en av bestämmelserna som rör elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering finns ett krav att bevis om flytande trafikförsäkring³ ska ges in till Transportstyrelsen för fordonsägare som omfattas av ansökan om registrering⁴ (2 kap. 14 §, TSFS 2010:112). Anledningen till regleringen var att den skulle gälla ansökan om fordon som registreras på en fordonsägare i sin egenskap som återförsäljare. Problemet med den bestämmelsen är att motorcyklar och mopeder inte kan registreras direkt på en privatperson, utan först måste registreras på en återförsäljare. Privatpersoner kan nämligen inte ha en flytande trafikförsäkring utan endast företag. Transportstyrelsen har därför i sin praxis slopat kravet på flytande trafikförsäkring, men den förändringen är inte kodifierad i föreskrifterna. Årligen inkommer cirka 400 000 ansökningar om registrering av nya fordon till Transportstyrelsen och det registreras cirka 13 000 mopeder och motorcyklar/ år. Av dessa är cirka 11 000 ansökningar från privatpersoner.

4.1.2 Återkallelse av tillstånd

I en annan bestämmelse som rör elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering regleras att ett tillstånd kan återkallas om det finns ”*särskilda skäl*” (2 kap. 15 §, TSFS 2010:112). Transportstyrelsen upplever dock problem med den bestämmelsen. Den är inte tydlig, varken för den som fått tillstånd eller för Transportstyrelsen, om när det finns särskilda skäl för att återkalla ett tillstånd.

³ En flytande försäkring är en anpassad försäkring för fordonshandel, verkstäder eller andra företag som ansvarar för egna och/eller kunders fordon.

⁴ Arbete med att ta fram ett nytt EU-direktiv inom området pågår. Det kommande EU-direktivet kan komma att innehålla ett krav om flytande trafikförsäkring.

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

4.2.1 Flytande trafikförsäkring

Om inte den nuvarande föreskriftsbestämmelse, om krav på flytande trafikförsäkring, ändras innebär det att Transportstyrelsens föreskrifter inte överensstämmer med myndighetens praxis.

4.2.2 Återkallelse av tillstånd

Om inte nuvarande reglering om ”särskilda skäl” förtydligas i föreskrifterna kommer det fortfarande att var otydligt, både för den som har tillstånd och för Transportstyrelsen, om vilka villkor som är förenade med tillståndet. Det kan i sin tur medföra att det även i framtiden kommer att finnas företag som har tillstånd trots att de inte längre bedriver sådan verksamhet som berättigar till tillståndet – exempelvis om en utländsk fordonstillverkare bytt representant i Sverige.

4.3 Vad ska uppnås

4.3.1 Flytande trafikförsäkring

Målet är Transportstyrelsens föreskrifter ska överensstämma med myndighetens praxis.

4.3.2 Återkallelse av tillstånd

Målet är att föreskrifterna ska bli tydligare för den som har tillstånd om elektronisk överföring och även för Transportstyrelsen.

4.4 Vilka möjliga lösningar finns

4.4.1 Flytande trafikförsäkring

Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen har redan i sin praxis slopat föreskrifternas nuvarande krav på flytande trafikförsäkring vid elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering. Det innebär att motorcyklar och mopeder redan idag registreras direkt på fordonsägare, i form av privatpersoner, utan att registrering först sker på en återförsäljare.

En möjlig lösning på problemet att praxis och föreskrifter är olika, utan regelförändring, är att byta praxis och inte längre registrera motorcyklar och

mopeder direkt på privatpersoner. Då denna lösning försvårar för privatpersoner utan att ha några positiva effekter har förslaget inte utretts vidare.

Regleringsalternativ

Slopa kravet på flytande trafikförsäkring

Transportstyrelsen har redan i sin praxis slopat föreskrifternas nuvarande krav på flytande trafikförsäkring vid elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering. Genom att ändra föreskriften så att kravet på flytande trafikförsäkring slopas blir praxis och regler lika.

4.4.2 Återkallelse av tillstånd

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering och som löser problemet har inte kunnat identifieras. Enligt Transportstyrelsen behöver det finnas en tydlig bestämmelse som anger när ett tillstånd kan återkallas. Det handlar nämligen om ett stort antal fordon som registreras via Transportstyrelsens särskilda filregistreringsrutin.

Regleringsalternativ

Regleringen om "Särskilda skäl" tas bort

En tydligare föreskriftsbestämmelse förs in där det anges i vilka situationer som Transportstyrelsen kan återkalla ett tillstånd. Dessa situationer är om tillståndet inte har utnyttjats under de senaste tolv månaderna, om tillståndet har utnyttjats i strid mot bestämmelserna om tillstånd, om tillståndshavaren på annat sätt visat sig olämplig eller om det finns någon särskild anledning att återkalla tillståndet. Det medför att nuvarande reglering om "särskilda skäl" tas bort.

4.5 Samhällsekonomisk analys

4.5.1 Företag

4.5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Flytande trafikförsäkring

Det är ett sextiotal företag som använder sig av Transportstyrelsens elektroniska tjänst. Via Transportstyrelsens filregistreringsrutin registreras cirka 13 000 mopeder och motorcyklar per år. Av dessa är cirka 11 000 ansökningar från privatpersoner.

Återkallelse av tillstånd

Det är ett sextiotal företag som använder sig av Transportstyrelsens elektroniska tjänst. Årligen inkommer cirka 400 000 ansökningar om registrering av fordon till Transportstyrelsen från registrerade importörer och yrkesmässiga tillverkare. Företagen är fordonstillverkare (till exempel Volvo) eller tillverkarens representant i Sverige (exempelvis Audi).

4.5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader**Flytande trafikförsäkring**

Ingen förändring mot idag. Transportstyrelsens praxis innebär att myndigheten inte ställer något krav på flytande trafikförsäkring för privatpersoner fastän att det kravet finns angivet i föreskrifterna.

Om Transportstyrelsen däremot hade tillämpat dagens föreskriftsbestämelse om krav på flytande trafikförsäkring för privatpersoner hade det inneburit att företagens administrativa kostnader hade varit cirka 400 000 kronor/år. En registrering tar uppskattningsvis 10 minuter/tillfälle och i snitt handlar det om cirka 11 000 ärenden (cirka 1800 timmar/år).

Återkallelse av tillstånd

Transportstyrelsen anser att företagens tidsåtgång inte kommer att ändras från vad den är idag. Myndigheten gör bedömningen att antalet återkallelser inte kommer att öka. För de företag som däremot kan få ett tillstånd återkallat på grund av att de visat sig olämplig kommer det att innebära att de får lämna in handlingar pappersvägen till Transportstyrelsen. Uppskattningsvis tar det 10 minuter/ärende att skicka in handlingarna pappersvägen istället för att lämna det elektroniskt.

4.5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?**Flytande trafikförsäkring**

Inga kostnader uppstår för företagen om nuvarande föreskriftsbestämmelse om krav på flytande trafikförsäkring slopas. Transportstyrelsen har redan ändrat praxisen.

Återkallelse av tillstånd

De företag som inte får ha sitt tillstånd kvar kommer att istället behöva ansöka om registrering genom att skicka in handlingarna pappersvägen till Transportstyrelsen.

4.5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Flytande trafikförsäkring

Inga etableringströsklar förväntas uppstå för företagen om nuvarande föreskriftsbestämmelse om krav på flytande trafikförsäkring slopas. Transportstyrelsen har redan ändrat praxisen.

Återkallelse av tillstånd

Att få sitt tillstånd återkallat kan påverka konkurrensen i det avseende att tidsåtgången att registrera ett fordon manuellt tar längre tid. Att kunna registrera fordon elektroniskt har fler fördelar då processen går snabbare än den manuella hanteringen.

4.5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej.

4.5.2 Konsumenter

Flytande trafikförsäkring

Konsumenter påverkas positivt av att Transportstyrelsen slopat kravet på flytande trafikförsäkring. Transportstyrelsen bedömer att privatpersoner tjänar minst en dag på att registrering av motorcykel och moped kan registreras direkt på dem utan att registrering först sker på en återförsäljare.

Om Transportstyrelsen däremot inte hade haft nuvarande praxis, utan tillämpat nuvarande föreskriftsreglering, hade det medfört att privatpersoner hade fått vänta längre innan de fått använda sin motorcykel eller moped.

Återkallelse av tillstånd

Konsumenter påverkas inte.

4.5.3 Statens finanser

Flytande trafikförsäkring

Statens finanser påverkas inte.

Återkallelse av tillstånd

Statens finanser påverkas inte.

4.5.4 Samhället i övrigt

Flytande trafikförsäkring

Inget mer utöver det som redan beskrivits.

Återkallelse av tillstånd

Inget mer utöver det som redan beskrivits.

4.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**Flytande trafikförsäkring**

Transportstyrelsen påverkas positivt. Den nya regeln innebär att den blir i enlighet med myndighetens praxis.

Återkallelse av tillstånd

Transportstyrelsen påverkas eftersom det är Transportstyrelsen som fattar beslut om återkallelse av tillstånd. Transportstyrelsen får tydligare regler och stöd för när ett tillstånd kan återkallas. Myndighetens bedömning är däremot att antalet återkallelser inte kommer att öka. Då det är stora och etablerade företag är det endast ett fåtal gånger som Transportstyrelsen har övervägt en återkallelse (uppskattningsvis en gång var tionde år).

4.5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

4.5.6.1 Flytande trafikförsäkring

Förslaget: Slopa kravet på flytande trafikförsäkring – den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag				Ingen förändring mot idag. Den nya regeln blir i enlighet med Transportstyrelsens praxis.
Konsumenter		Privatpersoner tjänar minst en dag då de kan börja bruka motorcykel/moped tidigare.		
Statens finanser				Påverkas inte.
Samhället i övrigt				Påverkas inte.
Myndigheter och andra offentliga organ		Transportstyrelsen får regelstöd för dagens hantering.		Positiv eftersom föreskriftsförslaget innebär att Transportstyrelsen praxis förs in i föreskrifterna.
Totalt				Överlag positivt för berörda parter.

4.5.6.2 Återkallelse av tillstånd

Förslaget: Regleringen om ”Särskilda skäl” tas bort.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag		<p>Tydligare och rättvisare regler för de som har tillstånd.</p> <p>Företag som inte sköter sig får sitt tillstånd återkallat. Det förbättrar konkurrensen.</p>		Tydligare regler för företagen om när Transportstyrelsen kan återkalla ett tillstånd.
Konsumenter				Påverkas inte.
Statens finanser				Påverkas inte.
Samhället i övrigt				Påverkas inte.
Myndigheter och andra offentliga organ		<p>Tydligare regler för myndigheten när tillstånd ska återkallas. "Särskilda skäl" ersätts med fyra olika konkreta situationer.</p>		Regelverket blir tydligare, men kommer sannolikt inte att innebära att fler återkallelser blir aktuella.
Totalt				Överlag positivt för berörda parter.

4.6 Vad är förslaget

4.6.1 Flytande trafikförsäkring

Kravet på bevis om flytande trafikförsäkring vid elektronisk överföring av ansökan om registrering slopas (TSFS 2015: xx). Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

4.6.2 Återkallelse av tillstånd

Det införs en tydligare bestämmelse om i vilka situationer som Transportstyrelsen kan och ska återkalla ett tillstånd till elektronisk överföring av ansökan om registrering (3 kap. 13 §, TSFS 2015: xx).

Av den nya bestämmelsen framgår att ett tillstånd ska återkallas om tillståndet inte har utnyttjats under de senaste tolv månaderna, om tillståndet har utnyttjats i strid mot bestämmelserna om tillstånd, om tillståndshavaren på annat sätt visat sig olämplig eller om det finns någon särskild anledning att återkalla tillståndet. Det innebär att nuvarande reglering om ”särskilda skäl” utgår.

5 Elektronisk överföring av anmälningar om fordon

Med direktanmälan avses möjligheten att elektroniskt anmäla uppgifter till vägtrafikregistret, till exempel anmälan om ägarbyte. Området direktanmälan är nära sammankopplat med saluvagnslicens⁵ som också innefattar krav på att den sökande ska ha en yrkesmässig verksamhet.

5.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

5.1.1 Samråd om blanketten (formuläret)

I en av bestämmelserna om direktanmälan framgår att en ansökan om direktanmälan till vägtrafikregistret ska göras på en blankett (formulär) som har fastställts av Transportstyrelsen efter samråd med informationsförmedlare⁶ (10 kap. 4 §, TSFS 2010:112). Problemet är att regleringen som anger att Transportstyrelsen ska samråda med informationsförmedlare riktar

⁵ Saluvagnslicens är ett särskilt tillstånd i Sverige för den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med fordon för att under särskilda omständigheter använda registrerade eller avställda fordon på allmän väg.

⁶ Informationsförmedlare är externa företag som har särskilt avtal med Transportstyrelsen att få förmedla uppgifter ur vägtrafikregistret. De tjänster som de kan tillhandahålla är direktåtkomst och direktanmälan.

sig till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen genomför rutinmässigt samråd och det finns inget allmänintresse av att skriva ut det i föreskrifterna.

5.1.2 Ansökan om medgivande till direktanmälan

I en annan bestämmelse framgår vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas med ansökan om direktanmälan (10 kap. 5 §, TSFS 2010:112). Transportstyrelsen upplever att nuvarande hantering inte är tydlig för den som ansöker om direktanmälan, eftersom kraven om vilka uppgifter som ska bifogas med ansökan ser olika ut för direktanmälan och saluvagnslicens (11 kap. 1-2 §§, TSFS 2010:112). När det gäller saluvagnslicens anges i föreskrifterna att den ansökan bland annat ska innehålla uppgifter om organisationsnummer, medan det kravet inte finns uppställt för direktanmälan. Det innebär att den som ansöker får vänta onödigt länge på att få ett beslut från Transportstyrelsen om de inte fyller i alla uppgifter (exempelvis organisationsnummer och uppgift om omsättning) och inte bifogar alla handlingar (registerutdrag från Skatteverket) som är nödvändiga. Den sökanden kan tro att Transportstyrelsen redan har dem uppgifterna och handlingarna. Transportstyrelsen får uppskattningsvis komplettera cirka 50 % av det totala antalet inkomna ansökningar om direktanmälan. Årligen inkommer det cirka 600 ansökningar. Enligt en ungefärlig beräkning som Transportstyrelsen har gjort tar ett genomsnittligt kompletteringsärende cirka 30 minuter att handlägga.

I en annan bestämmelse framgår att den som handlar med fordon ska kunna visa att verksamheten (om den inte är nystartad) är yrkesmässig genom att bland annat ge uppgift om antalet sålda fordon under de senaste 6 månaderna (10 kap. 5 §, p. 2 d, TSFS 2010:112). Därutöver ska de också lämna en redovisning av beräknad försäljning under de kommande 6 månaderna (10 kap. 5 §, p. 2 e, TSFS 2010:112). Även i det här fallet upplever Transportstyrelsen att det är otydligt för den som ansöker att reglerna för ansökan om direktanmälan och ansökan om saluvagnslicens är olika utformade. För saluvagnslicensen gäller kravet att ta fram underlag på sålda fordon för 12 månader, för att visa att verksamheten är yrkesmässig. Förutom att bestämmelserna är olika för direktanmälan och saluvagnslicens anser Transportstyrelsen att 6 månader är en för kort tidsperiod för att kunna ta ställning till om det rör sig om yrkesmässig handel. Eftersom en försäljning kan vara säsongsbetonad behöver därför Transportstyrelsen ofta begära in kompletterande uppgifter från den som ansöker.

5.1.3 Generell eller flytande trafikförsäkring

Den som handlar med fordon och som ansöker om direktanmälan ska idag också visa att verksamheten är yrkesmässig genom att bifoga en handling

som visar att den sökande har en trafikförsäkring som omfattar samtliga saluhållna fordon som är trafikförsäkringspliktiga (10 kap. 5 §, p. 2 f, TSFS 2010:112). Endast företag kan ha generell eller flytande trafikförsäkring. Kravet att den sökande bedriver yrkesmässig verksamhet kontrolleras också genom att kontrollera antalet sålda fordon (se avsnitt 5.1.2 om ansökningshandlingar ovan). Det innebär att kravet på att den sökande ska ha generell eller flytande trafikförsäkring inte längre fyller någon funktion. Transportstyrelsen har också anpassat sin praxis så att generell eller flytande trafikförsäkring inte begärs in för att få ansöka om direktanmälan till vägtrafikregistret. Problemet är med andra ord att både föreskriften ställer krav på underlag som inte tillför något i ansökan, men som försvårar för företagen, samt att Transportstyrelsens praxis och regleringen inte stämmer överens.

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

5.2.1 Samråd om blanketten (formuläret)

Om inte bestämmelsen, om att Transportstyrelsen ska samråda med informationsförmedlare, i samband med framtagande av formulär (ansökan), ändras innebär det att föreskrifterna innehåller en bestämmelse som riktar sig till myndigheten.

5.2.2 Ansökan om medgivande till direktanmälan

Om inte kraven som ställs för direktanmälan ändras förblir det otydligt för den sökande vilka uppgifter som ska bifogas med ansökan. Det kommer även fortsättningsvis att saknas regelstöd för Transportstyrelsens krav. Samtidigt kommer kraven som Transportstyrelsen ställer att förbli olika för ansökan om direktanmälan och ansökan om saluvagnslicens.

Om inte bestämmelsen, för de som handlar med fordon, ändras avseende tidsperioden över redovisningen av antalet sålda fordon och beräknad försäljning medför det att Transportstyrelsen får fortsätta att begära in kompletterande uppgifter av sökanden för att kunna göra en korrekt bedömning av om verksamheten är yrkesmässig. Det medför att den som ansöker får vänta onödigt länge på att få ett beslut från Transportstyrelsen. Kraven på redovisning av tidsperioden kommer även i det här avseendet framöver att skilja sig åt för ansökan om direktanmälan (6 månader) och ansökan om saluvagnslicens (12 månader).

5.2.3 Generell och flytande trafikförsäkring

Om inte föreskrifterna ändras avseende kravet på generell eller flytande trafikförsäkring kommer det att medföra en risk att vissa företag skaffar en sådan trafikförsäkring för att de tror att det behövs för att få ett medgivande

till direktanmälan av Transportstyrelsen. Det finns också en risk att vissa företag inte kommer ansöka om direktanmälan till vägtrafikregistret på grund av den kostnad som det är förenat med kravet på trafikförsäkringen. Reglering och Transportstyrelsens praxis kommer även i fortsättningen vara olika.

5.3 Vad ska uppnås

5.3.1 Samråd om blanketten (formuläret)

Målet är att föreskrifterna inte innehåller bestämmelser som riktar sig till Transportstyrelsen.

5.3.2 Ansökan om medgivande till direktanmälan

Ett annat mål är att tydliggöra för den som ansöker om direktanmälan om vilka krav som behöver vara uppfyllda. Transportstyrelsens vill ha regelstöd för kraven så att det blir enklare vid tillämpningen. Företag ansöker ofta om att få göra direktanmälan och saluvagnslicens vid samma tillfälle. Målet är också att Transportstyrelsens handläggningstid ska minska.

Målet är även att det ska bli lättare vid Transportstyrelsens ärendeprovning att bedöma om sökandes verksamhet bedrivs yrkesmässig. Samma krav ska gälla vid ansökan om direktanmälan som vid ansökan om saluvagnslicens.

5.3.3 Generell och flytande trafikförsäkring

Målet är att det ska vara aktuella och relevanta krav som är uppställda för de som ansöker om att få direktanmäla till vägtrafikregistret.

5.4 Vilka möjliga lösningar finns

5.4.1 Samråd om blanketten (formuläret)

Alternativ som inte innebär reglering

För att lösa problemet med att en intern bestämmelse framgår i föreskrifterna är alternativet att Transportstyrelsen tar bort regleringen att samråd ska ske med informationsförmedlarna. Myndigheten genomför rutinmässigt samråd med de externa företagen. Det finns inget allmänintresse av att skriva ut det i föreskrifterna.

5.4.2 Ansökan om medgivande till direktanmälan

Alternativ som inte innebär reglering

För att lösa problemet med ofullständiga ansökningar om direktanmälan kan Transportstyrelsen ändra på ansökningsformuläret så att det där framgår vilka handlingar som ska bifogas och att ansökan måste kompletteras om den inte är fullständig. Transportstyrelsen bedömer dock att det här alternativet inte kommer att medföra att antalet kompletteringar kommer att minska så mycket. Motsvarande åtgärd har genomförts på formuläret för saluvagnslicens utan att någon nämnvärd förbättring har skett.

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnats identifieras avseende kravet att redovisa antalet sålda fordon och beräknad försäljning för att visa på att verksamheten är yrkesmässig. Enligt Transportstyrelsens uppfattning behöver en reglering om en tidsperiod anges för att myndigheten överhuvudtaget ska kunna ta ställning om de som handlar med fordon har en yrkesmässig verksamhet.

Regleringsalternativ

Enhetliga krav för direktanmälan och saluvagnslicens införs

För att komma tillrätta med problemet med ofullständiga ansökningar föreslås att kraven tydliggörs för den som ansöker. Det innebär tydligare bestämmelser för direktanmälan där det exempelvis framgår att uppgift om organisationsnummer också behöver anges. Det innebär att kraven om vilka uppgifter och handlingar som krävs regleras på motsvarande sätt när det gäller ansökan om direktanmälan och ansökan om saluvagnslicens.

För att lösa problemet att det inte går att avgöra huruvida den sökande bedriver en yrkesmässig verksamhet föreslås att de som handlar med fordon får redovisa antalet sålda fordon och beräknad försäljning under de senaste 12 månader istället för de senaste 6 månaderna. På så sätt blir kraven lika även där för de som ansöker om direktanmälan respektive saluvagnslicens. Om tidsperioden ändras medför det att också att problemet med att en försäljning kan vara säsongsbetonad försvinner. Ofta ansöker ett företag samtidigt om att få direktanmälan och saluvagnslicens.

5.4.3 Generell eller flytande trafikförsäkring

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ 1. Förändrad praxis

En möjlig lösning för att Transportstyrelsens praxis och reglering ska vara samstämmiga är att ha kvar föreskriftsregleringen om krav på flytande trafikförsäkring och ändra praxis så de som ansöker om direktanmälan nekas möjligheten att anmäla uppgifter, om de inte har flytande trafikförsäkring. Alternativet innebär att Transportstyrelsen kräver in beviset om generell eller flytande trafikförsäkring. Det här alternativet ser dock inte Transportstyrelsen som särskilt lämpligt eftersom det inte finns någon nytta med att kräva in ett sådant bevis för att få direktanmäla.

Regleringsalternativ

Alternativ 2. Regelstöd för praxis

En annan möjlig lösning innebär att kravet på generell eller flytande trafikförsäkring slopas. På så sätt blir reglerna tydliga och lika för de som ansöker om direktanmälan, samtidigt som regleringen kommer att stämma överens med Transportstyrelsens praxis.

5.5 Samhällsekonomisk analys

5.5.1 Företag

5.5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Det kommer in cirka 600 ansökningar per år från företag och organisationer om att få göra direktanmälan till vägtrafikregistret. Det är företag som handlar med fordon, bilskrotare, finansbolag, tillverkarens representant, försäkringsbolag, biluthyrare, verkstäder och företag med stora fordonsparker. Storleken på företagen kan variera från små till stora företag.

5.5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Samråd om blanketten (formuläret)

Transportstyrelsen bedömer att tidsåtgången för informationsförmedlarna blir oförändrad om regleringen om myndighetens samråd med dem tas bort i föreskrifterna.

Ansökan om medgivande till direktanmälan

Enhetliga krav för direktanmälan och saluvagnslicens införs

Transportstyrelsen bedömer att företagens tidsåtgång kommer att minska om kraven om vilka uppgifter som ska lämnas blir lika med ansökan om saluvagnslicens.

Transportstyrelsen bedömer att företagens tidsåtgång kan komma att öka om kraven på tidsperioden (som ska visa yrkesmässigheten) ändras från de senaste 6 månaderna till de senaste 12 månaderna. Det torde ta företagen längre tid att ta fram en sådan uppgift som omfattar 12 månader istället för 6 månader. Å andra sidan medför det extra tid för dem om Transportstyrelsen skickar ut kompletteringsbrev om uppgiften saknas från början.

Generell eller flytande trafikförsäkring

Alternativ 1. Förändrad praxis

Transportstyrelsen bedömer att företagens tidsåtgång blir som den är idag. Det går inte att exakt ange hur lång tid det ta.

Alternativ 2. Regelstöd för praxis

Transportstyrelsen bedömer att ett slopande av kravet torde innebära att företagen får minskad tidåtgång och kostnad eftersom de inte behöver infordra och bifoga handlingen med ansökan.

5.5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Samråd om blanketten (formuläret)

Transportstyrelsen bedömer att det inte blir några ekonomiska konsekvenser för informationsförmedlarna.

Ansökan om medgivande till direktanmälan

Enhetliga krav för direktanmälan och saluvagnslicens införs

Transportstyrelsen bedömer att inga ekonomiska konsekvenser förväntas uppstå för företagen om kraven för vilka uppgifter som ska anges i ansökan om direktanmälan blir lika den som gäller för saluvagnslicens. Det torde istället underlätta för dem att kraven är enhetligt uppställda.

Transportstyrelsen gör bedömningen att inga ekonomiska konsekvenser förväntas uppstå för företagen om kraven på tidsperioden (som ska visa

yrkesmässigheten) ändras från 6 månader till 12 månader. Det torde istället underlätta för dem att kraven är enhetligt uppställda.

Generell eller flytande trafikförsäkring

Alternativ 1. Förändrad praxis

Transportstyrelsen bedömer att det uppstår en ny kostnad för de företag som idag inte har flytande trafikförsäkring. Antingen blir det en kostnad för försäkringen eller också så kan de inte längre få tillstånd att göra direktanmälan vilket innebär mer manuellt arbete för företagen.

Alternativ 2. Regelstöd för praxis

Transportstyrelsen bedömer att det blir en kostnadslättad för de företag som idag skaffar ett bevis om flytande trafikförsäkring. Det innebär också en minskad tid för det att skaffa beviset.

5.5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Ingen förändrad konkurrenssituation bedöms uppstå för något av förslagen.

5.5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej.

5.5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Inga andra avseenden har kunnat identifieras.

5.5.2 Konsumenter

Samråd om blanketten (formuläret)

Konsumenter påverkas inte.

Ansökan om medgivande till direktanmälan

Enhetliga krav för direktanmälan och saluvagnslicens införs

Transportstyrelsen bedömer att kunder till bilhandlare kan förväntas få bättre service av bilhandlaren. Transportstyrelsen kan handlägga ärenden snabbare om ansökan är komplett när den kommer in och bilhandlaren kan därmed få tillgång till direktanmälan och saluvagnslicens snabbare.

Generell eller flytande trafikförsäkring

Konsumenter påverkas inte av förslaget då bedömningen är att de två förslagen inte påverkar konsumentpriserna.

5.5.3 Statens finanser

Statens finanser påverkas inte.

5.5.4 Samhället i övrigt

Ingen annan påverkan i övrigt.

5.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Samråd om blanketten (formuläret)

Transportstyrelsen bedömer att det inte blir någon förändring för myndigheten, då myndigheten regelmässigt samråder med informationsförmedlarna.

Ansökan om medgivande till direktanmälan

Enhetliga krav för direktanmälan och saluvagnslicens införs

Transportstyrelsen påverkas genom att kompletteringar behöver begäras in i mindre utsträckning i ärendehandläggningen.

Transportstyrelsen påverkas genom att kompletteringar behöver begäras in i mindre utsträckning i ärendehandläggningen.

Generell eller flytande trafikförsäkring

Alternativ 1. Förändrad praxis

Transportstyrelsen får komplettera ansökningarna om uppgiften inte framgår i vägtrafikregistret och handling inte finns med ansökan.

Alternativ 2. Regelstöd för praxis

Transportstyrelsen bedömer att ingen förändring sker av Transportstyrelsens hantering eftersom myndigheten redan idag inte kontrollerar om sökande har en generell eller flytande trafikförsäkring.

5.5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

5.5.6.1 Samråd om blanketten (formuläret)

Förslaget: Reglering ”efter samråd med informationsförmedlare” slopas.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag				Ingen förändring för de externa informationsförmedlarna.
Konsumenter				Påverkas inte.
Statens finanser				Påverkas inte.
Samhället i övrigt				Ingen annan påverkan i övrigt.
Myndigheter och andra offentliga organ				Föreskrifterna innehåller inget krav som riktar sig till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen genomför rutinmässigt samråd med informationsförmedlarna.
Totalt				Positivt för berörda parter.

5.5.6.2 Ansökan om medgivande till direktanmälan

Förslaget: Enhetliga krav för direktanmälan och saluvagnslicens.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/
				kommentar
	Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar	
Företag			Mer tid för de som handlar med fordon att ta fram underlagen då redovisningen ändras från 6 månader till 12 månader.	Enklare och tydligare då företag oftast ansöker samtidigt om direktanmälan och saluvagnslicens. Tidsperioden ändras från 6 månader till 12 månader.
Konsumenter				Kunderna till bilhandlare kan få bättre service om bilhandlaren snabbare får tillgång till direktanmälan och saluvagnslicens.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen annan påverkan i övrigt.
Myndigheter och andra offentliga organ		Tiden för att hantera kompletteringsärenden minskar.		Transportstyrelsen påverkas genom att handläggningen effektiviseras och kompletteringar behöver begäras in i mindre utsträckning.
Totalt				Övervägande positivt för berörda parter.

5.5.6.3 Generell eller flytande trafikförsäkring

Förslaget: Regelstöd för praxis – den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

Berörd aktör	Total bedömning/ kommentar	
	Alternativ 1 Förändrad praxis	Alternativ 2 Regelstöd för praxis
Företag	Ny kostnad för de företag som idag inte har flytande trafikförsäkring eller inte längre får rätt att göra direktanmälan till vägtrafikregistret.	Kostnadslättning för de företag som idag skaffar flytande trafikförsäkring enbart för att kunna för att kunna få göra direktanmälan.
Konsumenter	Ingen påverkan.	Ingen påverkan.
Statens finanser	Ingen påverkan.	Ingen påverkan.
Samhället i övrigt	Ingen påverkan.	Ingen påverkan.
Myndigheter och andra offentliga organ	Transportstyrelsen måste kontrollera ytterligare en handling i ansökan.	Ingen påverkan.
Totalt	Övervägande negativt för berörda parter.	Övervägande positivt för berörda parter.

5.6 Vad är förslaget

5.6.1 Samråd om blanketten (formuläret)

Förslaget är att föreskrifterna inte innehåller bestämmelser som riktar sig till myndigheten själv (9 kap. 5 §, TSFS 2015: xx).

5.6.2 Ansökan om medgivande till direktanmälan

Förslaget innebär också att det blir enhetliga krav, om vilka uppgifter och handlingar som ska lämnas vid ansökan om direktanmälan, jämfört med dem som finns idag för ansökan om saluvagnslicens (9 kap. 6 §, TSFS 2015: xx). Den som handlar med fordon får redovisa antalet sålda fordon och beräknad försäljning under de senaste 12 månaderna istället för under de senaste 6 månaderna (9 kap. 6 §, p. d, TSFS 2015: xx).

5.6.3 Generell eller flytande trafikförsäkring

Förslaget är att förkasta alternativ 1 och att genomföra alternativ 2 som innebär regelstöd enligt dagens praxis och slopat krav på flytande trafikförsäkring för den som ansöker om direktanmälan. (slopat, TSFS 2015: xx). Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

6 Registreringsskyltar

Idag finns bestämmelser om registreringsskyltar utspridda i flera olika kapitel i föreskrifterna vilket medför att området är svåröverskådligt (3 kap., 5 kap., 6 kap. och kapitel 11, TSFS 2010:112). Likaså är många av skyltbestämmelserna och avsnitten utformade på olika sätt vilket också bidrar till att innehållet i föreskrifterna blir svårtillgängligt.

6.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen

6.1.1 Allmänt om registreringsskyltar

I föreskrifterna finns reglerat om de olika registreringsskyltarna som finns i Sverige. Problemet är att föreskriftsbestämmelserna är utspridda och inte är enhetligt uppbyggda när det gäller angivandet av yttermått för tillfälliga registreringsskyltar (3 kap. 14 §, TSFS 2010:112), provisoriska skyltar (5 kap. 11 §, TSFS 2010:112), saluvagnsskyltar (11 kap. 3 §, TSFS 2010:112). När det gäller skyltar för beskickningsfordon finns inte den en uppgift reglerad i föreskrifterna.

6.1.2 Fabrikatskod på registreringsskylt

Fabrikatskod är en två- eller tre tecken lång kod som utgör en förkortning av ett fordonets fabrikat, till exempel VO för Volvo. För att förhindra att fordon används i brottslig verksamhet införde Transportstyrelsen den här extra säkerhetsdetaljen; det förekommer att registreringsskyltar stjäls och fästs på ett fordon med ett annat fabrikat. Problemet är att det inte framgår av föreskrifterna att uppgift om fabrikatskod ska anges på registreringsskylten fastän den uppgiften sedan en tid tillbaka finns angiven på skylten (5 kap. 4 §, TSFS 2010:112). Tillägget med den nya uppgiften kom olyckligtvis inte med i det slutliga arbetet med Transportstyrelsens ändringsföreskrift (TSFS 2013:88).

6.1.3 Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

I föreskrifterna finns reglerat vilken typ av skylt som ska användas för respektive fordonsslag. När det gäller motorcykel ska Transportstyrelsen, enligt huvudregeln, tilldela en så kallad tvåradig skylt (5 kap. 2 §, andra stycket, TSFS 2010:112). I vissa fall kan det dock finnas behov för fordonsägare att använda en annan skylt än den tvåradiga på grund av exempelvis fordonets konstruktion eller användningssätt. Problemet är att en fordonsägare till en motorcykel då måste ansöka hos Transportstyrelsen om undantag från bestämmelserna om fordonregistrering. Detta krav på ansökan om undantag är dock inte uppställt för moped klass 1 om de registreras och godkänns enligt särskilda internationella EG/EEG-direktiv (5 kap. 2 §, tredje stycket, TSFS 2010:112). Att det är olika regler för motorcykel och moped är otydlig för allmänheten och kan uppfattas som orättvist.

6.1.4 Tilldelning av registreringsskylt för traktor

En traktor ska enligt föreskrifterna tilldelas en större skylt (520 mm x 110 mm), (5 kap. 2 § första stycket, TSFS 2010:112). Problemet är att en traktor normalt inte har utrymme för montering av en sådan skylt. Transportstyrelsen har därför i sin praxis regelmässigt tilldelat traktorer en mindre registreringsskylt (300 mm x 110 mm), men den här praxisen finns inte införd i föreskrifterna.

6.1.5 Provisoriska registreringsskyltar

Den provisoriska skylten utfärdas av Polisen om ordinarie skylt förlorats. Dess nuvarande skyltmått är 445 mm x 120 mm. Problemet är att skylten är svår att fästa på fordonets skylthållare eftersom yttermåtten avviker från den vanligast förekommande skylten som är större (520 mm x 110 mm).

6.1.6 Personlig fordonsskylt

6.1.6.1 Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Med personliga fordonsskyltar avses skyltar med en särskild teckenkombination. I föreskrifterna finns reglerat vilka uppgifter som ska lämnas av sökande (6 kap. 10 §, TSFS 2010:112). Problemet är att det är otydligt för den som ansöker om en personlig fordonsskylt om vilka villkor som behöver vara uppfyllda. Myndigheten får in en hel del ansökningar om personlig skylt från sökande som inte står som registrerad ägare eller brukare i vägtrafikregistret. Det kan exempelvis handla om att en person ansöker om en personlig fordonsskylt för någon annan. Situationen medför att Transportstyrelsen har svårt att motivera ett avslag samtidigt som myndigheten inte kan verkställa ett bifall. Det rör sig om cirka totalt 50 ärenden/år där de som ansöker inte uppfyller kraven.

6.1.6.2 Ansökan

Idag har Transportstyrelsen en framtagen ansökningsblankett för ansökan om personlig fordonsskylt. Av föreskrifterna framgår att en ansökan ska vara skriftlig (6 kap. 10 §, TSFS 2010:112). Att ansökan ska vara skriftlig innebär att den som ansöker exempelvis kan skicka in sin ansökan postvägen eller skicka in den elektroniskt. Det framgår dock inte av föreskrifterna om hur förfarandet om den elektroniska ansökan ska gå till, det vill säga att det ska ske på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer. Genom att föreskriva att Transportstyrelsen bestämmer hur en elektronisk ansökan ska skickas in till myndigheten, underlättas diarieföring, registrering och handläggning av ansökningarna. Det inkommer cirka 2 000 ansökningar/år.

6.1.7 Saluvagnslicens

6.1.7.1 Klistermärket på saluvagnsskylt

På ett fordon som brukas med stöd av en saluvagnslicens ska en särskild registreringsskylt (grön skylt) användas. På den skylten finns idag ett särskilt klistermärke som anger det slag av fordon som skylten avser. Bokstaven "B" anges exempelvis för bil (11 kap. 5 §, TSFS 2010:112). Om saluvagnsskylten tilldelats för en begränsad tid anges också giltighetstiden på det märket. Problemet är att skylthanteringen för saluvagnslicens skiljer sig åt från de andra skylttyperna eftersom hanteringen kring saluvagnsskyltar är mycket tids- och kostnadskrävande för Transportstyrelsen då det rör sig om en helt manuell hantering. Exempelvis medför hanteringen extra kostnader för Transportstyrelsen att lagerföra saluvagnsskyltarna, registrera uppgifterna i vägtrafikregistret i samband med

medgivande och flera andra tidskrävande moment i samband med utskick av skylt (klippning/fästning av klistermärke och uppgifter som ska skrivas för hand på märket). Antalet utfärdade saluvagnsskyltar under 2013 var 800 stycken. Ett annat problem är att det inte heller syns tydligt på avstånd vilken fordonstyp skylten gäller för.

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

Om inte uppställningen om bestämmelserna om registreringsskyltar ändras kommer de även fortsättningsvis att vara utspridda i föreskriften och vara olika utformade. Effekten blir att det skapar en onödig otydlighet för bland annat allmänheten, Transportstyrelsen och andra myndigheter. Uppräkningen av yttermåttarna för de olika registreringsskyltarna som finns i Sverige kommer också att förbli ofullständig.

6.2.1 Allmänt om registreringsskyltar

Om inte utformningen av bestämmelserna om de olika skyltmåtternas ändras kommer området att förbli svåröverskådligt.

6.2.2 Fabrikatskod på registreringsskylt

Om inte uppgift om fabrikatskod framgår av föreskrifterna innebär det att föreskrifterna fortfarande inte kommer att överensstämma med hur det ser ut idag. Uppgift om fabrikatskod framgår sedan en tid på ny tillverkade registreringsskyltar.

6.2.3 Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Om inte reglerna för Transportstyrelsens tilldelning av skylt till motorcykel ändras får fordonsägare till motorcykel fortsätta att ansöka hos myndigheten om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering, i de fall de vill ha en annan skyltstorlek än den tvåradiga skylten. Effekten blir också att regelverket fortsättningsvis blir olika för motorcykel och moped klass 1). Detta trots att motsvarande behov och önskemål kan finnas om en annan skyltstorlek än den som Transportstyrelsen tillhandahåller. Föreskriftsbestämmelsen kommer inte att överensstämma med Transportstyrelsens praxis.

6.2.4 Tilldelning av registreringsskylt för traktorer

Om inte reglerna för Transportstyrelsens tilldelning av skylt för traktorer ändras kommer det att innebära att myndigheten även i fortsättningen inte tillämpar föreskrifternas huvudregel; traktorer ska tilldelas den större registreringsskylten (520 mm x 110 mm). Det innebär att det blir otydligare

för den som har traktor om inte den nya regeln blir i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

6.2.5 Provisoriska registrerings skyltar

Om inte nuvarande skyltmått för provisoriska skyltar ändras innebär det att det även i fortsättningen kommer att vara svårt för en fordonsägare att placera den provisoriska skylten väl synlig på fordonet. Ytermåttet kommer även i framtiden att skilja sig från alla andra skylttyper där den vanligast förekommande storleken är (520 x 110 mm).

6.2.6 Personlig fordonsskylt

6.2.6.1 Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Om inte bestämmelserna om möjligheten att få en personlig fordonsskylt ändras kommer det fortfarande att vara otydligt för den som ansöker om vilka villkor som ska vara uppfyllda. Transportstyrelsen kommer även i fortsättningen att sakna regelstöd vid tillämpningen.

6.2.6.2 Ansökan

Om inte Transportstyrelsen ändrar bestämmelsen om ansökan om personlig fordonsskylt kommer det även i fortsättningen att vara otydligt om hur förfarandet med den elektroniska ansökan ska gå till. Emellanåt händer det att den som ansöker inte fyller i Transportstyrelsens ansökningsblankett utan skickar endast ett e-postmeddelande. Det innebär att Transportstyrelsen även i fortsättningen får komplettera de ärendena om inte alla uppgifterna framgår.

6.2.7 Saluvagnslicens

6.2.7.1 Klistermärket på saluvagnsskylt

Om inte Transportstyrelsen ändrar bestämmelserna som rör tillhandahållandet av saluvagnsskyltar kommer myndighetens tids- och kostnadskrävande hanteringen att finnas kvar. Det manuella och föråldrade sättet att ha uppgifter om saluvagnslicens på fordonet (klistermärket) kommer att kvarstå. Dagens hantering beräknas kosta Transportstyrelsen cirka 0,7 mnkr år. Det innebär att Transportstyrelsens skylthantering även fortsättningsvis är olika för saluvagnsskylt och för de andra skylttyperna som finns. För en utomstående kan de olika regelverken dessutom betraktas som ologiskt.

6.3 Vad ska uppnås

Målet är att föreskrifterna gällande samtliga typer av registreringsskyltar samlas och blir enhetliga.

6.3.1 Allmänt om registreringsskyltar

Målet är att föreskrifterna innehåller en fullständig, enhetlig och framförallt lättöverskådlig uppräknning av de olika registreringsskyltarna som finns i Sverige.

6.3.2 Fabrikatskod på registreringsskylt

Målet är att anpassa föreskrifterna så att uppgift om fabrikatskod även framgår i föreskrifterna. Detta för att förhindra att skyltarna kan användas för brottsliga ändamål. Numera framgår fabrikatskod på ny tillverkade registreringsskyltar.

6.3.3 Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Målet är att få mer enhetliga regler för alla fordonsslag så att sökanden inte i särskilda fall behöver skicka in en ansökan till Transportstyrelsen om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering.

6.3.4 Tilldelning av registreringsskylt för traktor

Målet är att traktorer i första hand ska kunna tilldelas en mindre registreringsskylt. Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

6.3.5 Provisoriska registreringsskyltar

Målet är att ensa storlekarna på skyltbeståndet. På så sätt kommer de provisoriska skyltarna att synas bättre, än vad de gör idag och de kommer även att vara enklare att sätta fast.

6.3.6 Personlig fordonsskylt

6.3.6.1 Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Målet är att få en tydlig reglering där det framgår vilka villkor som måste vara uppfyllda för att den som ansöker ska kunna få en personlig fordonsskylt.

6.3.6.2 Ansökan

Målet är att få en tydlig reglering som anger vad som gäller i de fall när ansökan om personlig fordonsskylt lämnas elektroniskt till Transportstyrelsen.

6.3.7 Saluvagnslicens

6.3.7.1 Klistermärket på saluvagnsskylt

Målet är att få till en helt automatiserad rutin så att uppgifterna om saluvagnslicensen framgår direkt på registreringsskylten, och inte som nu på det särskilda klistermärket. På så sätt försvinner den tids- och kostnadskrävande hanteringen.

6.4 Vilka möjliga lösningar finns?

6.4.1 Allmänt om registreringsskyltar

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras inom det här området. Området som rör registreringsskyltar behöver finnas reglerat så att det är känt hos allmänhet och övriga i samhället.

Regleringsalternativ

Samla skyltbestämmelserna

För att komma tillrätta med problemet att skyltbestämmelserna är utspridda och svåröverskådliga är alternativet att ändra föreskrifterna så att skyltarna och dess yttermått anges samlat och enhetligt i föreskrifterna.

6.4.2 Fabrikatskod på registreringskylt

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Uppgift om fabrikatskod finns numera redan på registreringsskyltarna. Den uppgiften behöver även regleras i föreskrifterna då den utgör en uppgift som finns angiven på registreringsskylten.

Regleringsalternativ

Införa uppgift om fabrikatskod

För att komma tillrätta med problemet med att föreskrifterna inte innehåller uppgift om fabrikatskod är alternativet att införa den uppgiften.

6.4.3 Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Bestämmelserna om vilken skylt som ska användas för respektive fordon, exempelvis motorcykel, behöver fortfarande vara reglerat eftersom fordon måste ha en registreringsskylt för att få brukas.

Regleringsalternativ

Slopa kravet på ansökan om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering

För att få enhetliga regler när det gäller tilldelning av registreringsskyltar är alternativet att införa en reglering som innebär att Transportstyrelsen, i första hand, tilldelar en mindre skylt för motorcykel. Det här alternativet innebär att de som äger en motorcykel och som vill ha en annan skyltstorlek än den tvåradiga skylten inte behöver ansöka om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering. Alternativet medför att reglerna om tilldelning av olika skylttyper blir enhetliga för motorcykel och moped klass 1.

6.4.4 Tilldelning av registreringsskylt för traktor

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Bestämmelserna om vilken skylt som ska användas för respektive fordon, exempelvis traktor, behöver fortfarande vara reglerat eftersom fordon måste ha en registreringsskylt för att få brukas.

Regleringsalternativ

Regelstöd för praxis

För att åtgärda problemet med att Transportstyrelsen tillämpning inte överensstämmer med föreskrifterna är att myndighetens praxis förs in i föreskrifterna. Traktorer ska kunna tilldelas en mindre skylttyp eftersom en traktor normalt sett inte har utrymme för en större registreringsskylt.

6.4.5 Provisoriska registrerings skyltar

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Yttermått på provisoriska skyltar behöver finnas angivet i föreskrifterna på motsvarande sätt som gäller för de andra skylttyperna som finns.

Regleringsalternativ

Skyltmåttet för provisoriska skyltar ändras

För att ensa storlekarna på skyltbeståndet och för att komma tillrätta med problemet med att provisoriska skyltar är svåra att fästa väl synliga på fordonet är alternativet att ändra skyltmåttet. Antalet skyltstorlekar minskar.

6.4.6 Personlig fordonsskylt

6.4.6.1 Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Föreskrifterna behöver bli tydligare om vilka villkor som måste vara uppfyllda för den som ansöker om att få en personlig fordonsskylt.

Regleringsalternativ

Tydligt krav på den som ansöker

För att komma tillrätta med den otydliga regleringen om villkoren för att få en personlig fordonsskylt är att det framgår i föreskrifterna att sökanden måste vara registrerad som ägare eller brukare av fordonet i vägtrafikregistret för att kunna få en personlig fordonsskylt. Enligt Transportstyrelsens uppfattning skulle det medföra att myndigheten tydligt kan motivera ett avslagsbeslut. Om villkoren är tydliga torde det innebära att antalet ansökningar där villkoren inte är uppfyllda minska.

6.4.6.2 Ansökan

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Bestämmelserna som rör ansökan behöver fortfarande vara reglerat, men det är bra om det tydliggörs hur förfarandet om den elektroniska ansökan ska gå till.

Regleringsalternativ

Transportstyrelsen bestämmer på vilket sätt en elektronisk ansökan får lämnas

För att komma tillrätta med problemet att ansökningar som inkommer elektroniskt inte är fullständiga är alternativet att det framgår av föreskrifterna att ansökan får lämnas elektroniskt på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer.

6.4.7 Saluvagnslicens

6.4.7.1 Klistermärket på saluvagnsskylt

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Transportstyrelsen behöver ha kontroll på dem som fått medgivande om saluvagnslicens.

Regleringsalternativ

Uppgifter om saluvagnslicensen framgår direkt på skylten

För att få en enhetlig skylthantering är alternativet ändra föreskriftsbestämmelsen så att uppgifter om saluvagnslicensen framgår på registreringsskylten istället för på klistermärket som fästs på saluvagnsskylten. Alternativet innebär att Transportstyrelsens tids- och kostnadskrävande hantering försvinner helt (kostnad för klistermärkena, tiden att fästa märkena på registreringsskyltarna). Med det här alternativet skulle Transportstyrelsens hantering av registreringsskyltar bli enhetligt.

6.5 Samhällsekonomisk analys

6.5.1 Företag

6.5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Allmänt om registreringsskyltar

Ingen påverkan på företagen att skyltmåtten för de olika registreringsskyltarna hålls samman.

Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Det inkommer uppskattningsvis cirka 5 ansökningar per år från företag. Det handlar om företag som är verksamma inom fordonsbranschen och företag som handlar med fordon (registrerade importörer), återförsäljare eller företag som har köpt ett fordon. Det kan också röra sig om företag som använder motorcyklar i sin verksamhet. Det är svårt att uppskatta storleken på företagen eftersom det kan variera.

Tilldelning av registreringsskylt för traktor

Det går inte att uppskatta antalet företag som är berörda eftersom det dels kan handla om tillverkarens representant, registrerade importörer och återförsäljare och dels företag som använder traktorer i sin verksamhet. Det är svårt att uppskatta storleken på företagen eftersom det kan variera.

Provisoriska registreringsskyltar

Det är svårt att uppskatta hur många företag det rör sig om då de provisoriska skyltarna lämnas ut av polisen i samband med att man förlustanmäler sina ordinarie skyltar.

Personlig fordonsskylt

Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Transportstyrelsen bedömer att det för företagen inte blir någon praktisk skillnad mot vad som gäller idag, om det framgår av föreskrifterna att den som ansöker om personlig fordonsskylt också ska vara registrerad som ägare eller brukare av fordonet i vägtrafikregistret. Det är svårt att uppskatta antalet företag som är berörda, men årligen inkommer cirka 25 ansökningar från företag som inte uppfyller villkoren. Det kan till exempel vara biluthyrningsföretag, åkeriföretag eller andra företag som vill ha sitt företagsnamn (eller någon annan teckenkombination) på registreringsskylten för de fordon de använder i sin verksamhet.

Ansökan

Transportstyrelsen bedömer att det för företagen inte blir någon praktisk skillnad om det framgår av föreskrifterna att ansökan om elektronisk överföring får lämnas på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer.

Saluvagnslicens

Klistermärket på saluvagnsskylt

Uppskattningsvis berörs cirka 800 företag/år av den föreslagna ändringen. Det innefattar såväl företag som har fått en tidsbegränsad licens samt de företag som har fått en permanent licens.

Därutöver berörs skylttillverkare av saluvagnsskyltar. Transportstyrelsen har idag avtal med en skyltleverantör.

6.5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Allmänt om registreringsskyltar

Ingen påverkan på företagen att skyltmåtten för de olika registreringsskyltarna hålls samman.

Fabrikatskod på registreringsskylt

Transportstyrelsen gör bedömningen att det inte blir någon skillnad för företagen om uppgift om fabrikat framgår av föreskrifterna.

Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Om företag kan tilldelas en annan skylt än en tvåradig skylt innebär det minskad tidsåtgång för dem. De behöver nämligen inte längre ansöka om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering. Företagen sparar såväl tid som kostnader för att skicka in en sådan ansökan. Det inkommer cirka 5 ansökningar per år från företag.

Tilldelning av registreringsskylt för traktor

Ingen påverkan på företagens tidsåtgång eftersom Transportstyrelsen redan idag regelmässigt tilldelar en mindre skylt trots att huvudregeln anger att en skylt med yttermåtten 520 mm x 110 mm ska tilldelas. Om Transportstyrelsen däremot skulle upphöra med nuvarande praxis och istället tillämpa föreskrifterna i dess nuvarande form skulle det uppstå en ökad tidsåtgång för företagen som behöver ansöka om en annan typ av skylt för traktorer.

Provisoriska registreringsskyltar

Ingen påverkan på företagens tidsåtgång med att skyltmåtten blir större och ändras till 520 mm x 110 mm.

Personlig fordonsskyltMöjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Transportstyrelsen bedömer att det för företagen inte blir någon praktisk skillnad mot vad som gäller idag om det framgår av föreskrifterna att den som ansöker om personlig fordonsskylt också ska vara registrerad som ägare eller brukare av fordonet i vägtrafikregistret.

Ansökan

Ingen påverkan på företagens tidsåtgång om det införs en tydligare bestämmelse som anger att ansökan får lämnas elektroniskt på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer. Det rör sig om så få ärenden från företag där myndigheten behöver komplettera dessa ansökningar.

SaluvagnslicensKlistermärket på saluvagnsskylt

Företagsinnehavaren av saluvagnslicensen påverkas inte om uppgifterna om licensen framgår på registreringsskylten istället för på klistermärket.

För skylttillverkaren medför förändringen att de behöver tillverka en ytterligare skylt. Då skylttillverkningen är automatiserat och det rör sig om en låg skyltvolymer bedömer Transportstyrelsen att tidsåtgången är försumbar. Kostnader och intäkter för skylttillverkaren bedöms ta ut varandra.

6.5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Allmänt om registreringsskyltar

Ingen ekonomisk påverkan på företag att skyltmåtten för de olika registreringsskyltarna hålls samman.

Fabrikatskod på registreringsskylt

Transportstyrelsen gör bedömningen att det inte blir någon ekonomisk påverkan på företagen om uppgift om fabrikat framgår av föreskrifterna. Uppgift om fabrikatskod finns sedan en tid redan angiven på registreringsskylten.

Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Förslaget innebär att företagen inte längre behöver ansöka om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering. De behöver därmed inte betala skyltavgiften (90 kronor) för en ytterligare registreringsskylt om deras ansökan beviljats. Det inkommer uppskattningsvis cirka 5 ansökningar per år. Det ger en ungefärlig kostnadsbesparing för företagskollektivet på 450 kr per/år.

Tilldelning av registreringsskylt för traktor

Inga ekonomiska konsekvenser förväntas uppstå då Transportstyrelsen redan idag som praxis tilldelar en mindre skylt trots att huvudregeln är att en traktor ska tilldelas en större skylt (520 mm x 110 mm).

Om Transportstyrelsen skulle upphöra med nuvarande praxis och istället tillämpa föreskrifterna, i dess nuvarande form, skulle det uppstå en ökad kostnad för företagen som behöver ansöka om en annan typ av skylt och dels kostnaden för ytterligare en skylt i fall ansökan beviljas. Baserat på nyregistreringsstatistik hämtad från SCB:s statistikdatabas över nyregistrerade traktorer under 2013 skulle detta ge de registrerade fordonsägarna en kostnad på totalt 400 000 kronor för dubblettskyltarna. Utöver detta tillkommer kostnaden för företagen att ansöka om en ny typ av skylt. Att inte ändra föreskrifterna på det sätt som föreslås innebär alltså en ökad kostnad.

Provisoriska registreringsskyltar

Inga kostnader uppstår för företagen om skyltmåttet för den provisoriska skylten ändras och får ett större format (520 mm x 110 mm).

Personlig fordonsskylt*Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt*

Transportstyrelsen bedömer att det för företagen inte blir någon större skillnad mot vad som gäller idag om det framgår av föreskrifterna att den som ansöker om personlig fordonsskylt också ska vara registrerad som ägare eller brukare av fordonet i vägtrafikregistret.

Ansökan

Inga ekonomiska konsekvenser för företagen om det införs en tydligare bestämmelse som anger att ansökan får lämnas elektroniskt på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer.

Saluvagnslicens*Klistermärket på saluvagnsskylt*

De berörda företagen får en ytterligare skyltkostnad (90 kr/skylt). Andelen utfärdade saluvagnsskyltar under 2013 var 800 stycken. Totalt ger det en kostnad för företagen på 72 000 kronor per år. Skyltkostnaden ersätter

dagens klistermärke som är gratis för företagen att få. Även om flertalet av företagen är relativt små bedöms den ökade kostnaden som marginell i jämförelse med de kostnader som företagen har i övrigt.

För skylttillverkaren innebär det en ytterligare intäkt och kostnad genom att fler saluvagnsskyltar behöver tillverkas. Kostnader och intäkter bedöms ta ut varandra.

6.5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Ingen förändrad konkurrenssituation bedöms uppstå med de förslag som lämnas.

När det gäller förslaget som rör tillverkning av skyltar (klistermärket på saluvagnslicensen) upphandlas det i vanlig ordning enligt gällande bestämmelser. Avtalet är tidsbegränsad till nästkommande upphandling.

6.5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej.

6.5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Företag som är i behov av en provisorisk skylt för en motorcykel eller en moped påverkas negativt. Då den föreslagna provisoriska skylten kommer att bli större (520 mm x 110 mm) blir det svårigheter att placera den på fordonet då skylten är betydligt större än motorcykel- och mopedsskylten. Å andra sidan är det samma problematik idag, men nu blir skylten ännu större för motorcykel och mopeder.

För företag som är fordonsägare, av andra fordonsslag än motorcykel och moped påverkas positivt. Anledningen är att skylten då kan fästas i skylthållaren och den blir mer synlig. Då de provisoriska skyltarna uppskattningsvis används betydligt mer på andra fordonsslag än motorcykel och moped överväger fördelen med att ändra skyltstorleken.

6.5.2 Konsumenter

Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Konsumenter, i form av fordonsägare, påverkas i de fall de köper motorcyklar. De påverkas på motsvarande sätt som företag. Det inkommer totalt cirka 5 ansökningar per år och de kommer vanligtvis in från företag.

Tilldelning av registreringsskylt för traktor

Konsumenter, i form av fordonsägare, påverkas i de fall de använder eller köper traktorer eftersom de kan tilldelas en mindre skylttyp. De påverkas på motsvarande sätt som företag. Det inkommer totalt cirka 5 ansökningar per år och de kommer vanligtvis in från företag.

Provisoriska registreringsskyltar

Fordonsägare som är i behov av en provisorisk skylt för en motorcykel eller en moped påverkas negativt. Då den föreslagna provisoriska skylten kommer att bli större (520 mm x 110 mm) blir det svårigheter att placera den på fordonet då skylten är betydligt större än motorcykel- och mopedskylten. Å andra sidan är det samma problematik som idag, men nu blir skylten ännu större för motorcykel och mopeder.

För fordonsägare av andra fordonsslag än motorcykel och moped påverkas positivt. Anledningen är att skylten då kan fästas i skylthållaren och den blir mer synlig. Då de provisoriska skyltarna används betydligt mer på andra fordonsslag än motorcykel och moped överväger fördelen med att ändra skyltstorleken.

Personlig fordonsskyltMöjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Transportstyrelsen bedömer att konsumenterna förväntas få en minskad tidsåtgång om reglerna är tydliga om vilka krav som ställs på den som ansöker om rätten till en personlig skylt. Det är oftast konsumenter som skickar in en ansökan till Transportstyrelsen om att de vill ha personlig skylt fastän de inte står som registrerad ägare eller brukare i vägtrafikregistret.

Ansökan

Transportstyrelsen bedömer att det för konsumenterna inte blir någon praktisk skillnad om det framgår av föreskrifterna att ansökan om elektronisk överföring får ske på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer. Det rör sig om få ärenden från konsumenter där myndigheten behöver komplettering.

SaluvagnslicensKlistermärket på saluvagnsskylt

De kostnadsmissiga konsekvenserna får bäras av de berörda företagen och torde, eftersom de är marginella sett till företagets kostnader i övrigt, få marginell påverkan i konsumentledet.

6.5.3 Statens finanser

Statens finanser påverkas inte.

6.5.4 Samhället i övrigt

Påverkas generellt inte av förslagen. Transportstyrelsen bedömer dock att en ytterligare säkerhetsdetalj i form av fabrikatskod på registreringsskylten i praktiken försvårar falskskyltningen och möjligheten att begå brott.

6.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Allmänt om registrerings skyltar

Ingen kostnad uppstår för Transportstyrelsen.

Fabrikatskod på registrerings skylt

Uppgift om fabrikatskod finns redan som uppgift i vägtrafikregistret och framgår sedan en tid på registrerings skyltarna.

Polisen och parkeringsövervakarna med flera påverkas i positiv riktning då det förenklar och effektiviserar deras arbete att fabrikatskod framgår på registrerings skylt.

Tilldelning av registrerings skylt till motorcykel

Transportstyrelsen påverkas genom att antalet ansökningar om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering troligtvis kommer att försvinna om fordonsägare direkt kan tilldelas en mindre skylt på en gång.

Tilldelning av registrerings skylt för traktor

Transportstyrelsen påverkas inte av ändringen eftersom den innebär att praxis fastställs i föreskrifterna.

Provisoriska registrerings skyltar

Transportstyrelsen kommer att påverkas på det sätt att inköpspriset på skyltarna kommer att bli högre. Då skylten får ett större format krävs det mer material till skylten. Kostnadsökningen uppskattas till cirka 25 000 kronor/år.

Personlig skylt

Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Transportstyrelsen påverkas genom att antalet avslagsärenden kommer att minska om det tydligt framgår av föreskrifterna att sökanden måste vara registrerad som ägare eller brukare i vägtrafikregistret.

Ansökan

Transportstyrelsen påverkas på det sätt att antalet kompletteringar (av ansökningar som inkommer elektroniskt) troligtvis kommer att minska något. Det handlar dock om förhållandevis få ärendevolymer, så i praktiken medför det inte så stor förändring mot vad det är idag. Transportstyrelsen upplyser idag att den som ansöker om personlig fordonsskylt ska använda sig av myndighetens framtagna ansökningsblankett.

Saluvagnslicens

Klistermärket på saluvagnsskylt

Transportstyrelsen kommer att påverkas genom att den nuvarande manuella hanteringen kommer att helt försvinna. Dagens hantering beräknas kosta Transportstyrelsen cirka 0,7 mnkr/år. Efter föreskriftsändringen beräknas kostnaden uppgå till cirka 0,5 mnkr/år. Kostnadsbesparingen består av minskad materialkostnad, skyltkostnad och hanteringskostnad. Därutöver tillkommer kostnad för Transportstyrelsen att göra ändringar i it-systemen. Kostnaden är försumbar och tas inom myndighetens befintliga budgetram.

6.5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

6.5.6.1 Fabrikatskod på registrerings skylt

Förslaget: Införa uppgift om fabrikatskod.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag				Ingen påverkan.
Konsumenter				Ingen påverkan.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Uppgift om fabrikatskod kan hjälpa till att förebygga att fordon används i brottslig verksamhet.
Myndigheter och andra offentliga organ		Polisen och parkeringsövervakningarna påverkas i positiv riktning då det förenklar och effektiviserar deras arbete.		Transportstyrelsen har redan gjort tekniska ändringar i vägtrafikregistret så att uppgift om fabrikatskod framgår på registrerings skylt.
Totalt				Övervägande positivt.

6.5.6.2 Tilldelning av registrerings skylt till motorcykel

Förslaget: Slopa kravet på ansökan om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i kr	Fördelar	Nackdelar
Företag	Uppskattningsvis en kostnadsbesparing på sammanlagt 450 kronor/år då företagen inte behöver köpa en extra skylt.	Minskad tidsåtgång då företag kan tilldelas en mindre skylt utan att ansökan behöver göras.		Minskad tidsåtgång och kostnadsbesparing om företag i första hand kan tilldelas en mindre skylt utan att behöva ansöka om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering.
Konsumenter		Minskad tidsåtgång då kan tilldelas utan att ansökan behöver göras.		Påverkas i de fall de köper motorcyklar.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen påverkan.
Myndigheter och andra offentliga organ		Handläggningstiden kommer att försvinna.		Ärendetyper kommer inte längre att finnas kvar.
Totalt	Kostnadsbesparing på cirka 450 kronor/år.			Positivt för berörda parter.

6.5.6.3 Tilldelning av registrerings skylt för traktor

Förslaget: Traktorer tilldelas en mindre skylt – den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag			Fortsätter få en mindre skylt.	Ingen påverkan på tidsåtgången eftersom Transportstyrelsen redan idag tilldelar traktorer en mindre skylt enligt praxis.
Konsumenter				Ingen påverkan.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen påverkan.
Myndigheter och andra offentliga organ			Nuvarande praxis fastställs i föreskrifterna.	Nuvarande praxis fastställs i föreskrifterna.
Totalt				Positivt för berörda parter.

6.5.6.4 Provisoriska registreringsskyltar

Förslaget: Skyltmåttet för provisoriska skyltar ändras.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag				Påverkas inte.
Konsumenter		Färre skyltstorlekar. Skyltarna kommer att synas bättre.	Skyltar som sitter på motorcykel och mopeder kommer att vara svårt att placera på fordonet.	Fler bedöms få fördelar än nackdelar. Det blir färre skyltstorlekar och bättre visuell synbarhet på skyltarna då de till stor del anpassas till befintliga skyltstorlekar. De kommer att bli lättare att fästa på majoriteten av fordonen.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen påverkan.
Myndigheter och andra offentliga organ	Ökade kostnader på cirka 25 000 kronor/år på grund av större skyltstorlekt.			Ingen påverkan utöver den angivna kostnadsökningen för större skyltar.
Totalt	Cirka 25 000 kronor/år i ökade kostnader per år.			De positiva effekterna för fordonsägarna bedöms vara större än de ökade kostnaderna för Transportstyrelsen.

6.5.6.5 Personlig fordonsskylt

Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

Förslaget: Tydligt krav på den som ansöker.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag		Företagen gynnas genom att de på förhand vet om de kan få en personlig fordonsskylt.		Tydligare krav om vilka regler som gäller.
Konsumenter		Gynnas på motsvarande sätt som företag.		Tydligare regelverk om vilka regler som gäller.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen påverkan.
Myndigheter och andra offentliga organ		Antalet avslagsärenden kommer att minska genom tydligare regelverk.		Tydligare regelverk.
Totalt				Positivt för berörda parter.

Ansökan

Förslaget: Transportstyrelsen bestämmer på vilket sätt en elektronisk ansökan får lämnas.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag		Ingen större påverkan.		Inge större påverkan. Få företag skickar in ansökan elektroniskt.
Konsumenter		Enklare att göra ansökan.		Ingen större påverkan. Få konsumenter skickar in ansökan elektroniskt.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen påverkan.
Myndigheter och andra offentliga organ		Tydligare regelverk.		Ingen större påverkan. Möjligen kan antalet kompletteringar minska något, men det rör sig om så få ärendevolymer där komplettering erfordras.
Totalt				Positivt för berörda parter.

6.5.6.6 Saluvagnslicens

Klistermärket på saluvagnsskylt

Förslaget: Uppgifter om saluvagnslicensen framgår direkt på skylten.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Fördelar	Nackdelar	
	Nettoeffekt i kr			
Företag	Företag får en ökad kostnad för registreringsskyltar på sammanlagt 72 000 kronor/år. Skyltkostnaden ersätter dagens klistermärke som är gratis för företagen att få.			Ökad kostnad för skyltar.
Konsumenter				Beräknas få marginell påverkan i konsumentledet. Kostnaden får bäras av företagen.
Statens finanser				Ingen påverkan.
Samhället i övrigt				Ingen annan påverkan i övrigt.
Myndigheter och andra offentliga organ	Transportstyrelsens kostnad idag är 0,7 mnkr/år Transportstyrelsens kostnad blir 0,5 mnkr/år efter föreskriftsändringen.	Den manuella hanteringen såsom att klistra på klistermärket kommer att försvinna.		Enhetlig skylthantering. Effektiviserad hantering, då den manuella hanteringen ersätts med en automatiserad rutin.
Totalt				Sammantaget bedöms de positiva effekterna vara större än de negativa effekterna för berörda parter.

6.6 Vad är förslaget

6.6.1 Allmänt om registreringsskyltar

Uppgift om samtliga registreringsskyltar yttermått anges samlat (6 kap. 2 §, TSFS 2015: xx).

6.6.2 Fabrikatskod på registreringsskylt

Uppgift om att även fabrikatskod ska anges på registreringsskylten läggs till (6 kap. 5 §, TSFS 2015: xx).

6.6.3 Tilldelning av registreringsskylt till motorcykel

Kravet på ansökan om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering slopas genom att Transportstyrelsen i första hand tilldelar fordonsägare till motorcyklar en mindre skylt (170 mm x 150 mm). Transportstyrelsen kan även i fortsättningen tilldela en annan skylt (520 mm x 110 mm eller 300 mm x 110 mm) (6 kap. 3 §, stycke 3, TSFS 2015: xx) vid begäran från fordonsägaren. På så sätt blir reglerna enhetliga och samma regler gäller för moped klass 1.

6.6.4 Tilldelning av registreringsskylt för traktor

Transportstyrelsen tilldelar traktorer i första hand en mindre skylttyp (300 mm x 110 mm) (6 kap. 3 §, andra stycket, TSF2015: xx). Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

6.6.5 Provisorisk registreringsskylt

Skyltmåttet för provisoriska skyltar ändras så att de får samma storlek som de vanligaste skyltarna (6 kap. 2 p. 1, TSFS 2015: xx). På så sätt kommer de att vara enklare och fästas och visuellt synas bättre. Antalet olika skyltstorlekar minskas därmed.

6.6.6 Personlig fordonsskylt

6.6.6.1 Möjligheten att få använda en personlig fordonsskylt

En tydlig reglering om vilka krav som ställs på den som ansöker förs in. Det innebär att det framgår i föreskrifterna att den som ansöker om rätten till en personlig fordonsskylt också ska vara registrerad som ägare eller brukare av fordonet i vägtrafikregistret (12 kap. 15 §, första stycket, TSFS 2015: xx).

6.6.6.2 Ansökan

En tydlig reglering om att en ansökan får lämnas elektroniskt på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer (12 kap. 15 §, tredje stycket, TSFS 2015: xx).

6.6.7 Saluvagnslicens

6.6.7.1 Klistermärket på saluvagnsskylt

Föreskrifterna innehåller en bestämmelse som innebär att uppgifterna om saluvagnslicensen framgår på saluvagnslicensskylten istället för på det särskilda klistermärket som idag är fäst på registreringsskylten (6 kap. 19 §, TSFS 2015: xx).

7 Saluvagnslicens

7.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

7.1.1 Ansökningshandlingar

Den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med fordon eller släpfordon kan ansöka hos Transportstyrelsen om att få saluvagnslicens.⁷ Till en sådan ansökan ska vissa handlingar bifogas för att Transportstyrelsen ska kunna bedöma att sökandens verksamhet bedrivs i sådan omfattning att den är yrkesmässig (11 kap. 2 §, TSFS 2010:112). Transportstyrelsen begär bland annat att företag ska komma in med registerutdrag från Skatteverket som exempelvis visar om företag är godkända för F-skatt och typ av verksamhet. Problemet är att Transportstyrelsens praxis att infordra registerutdrag inte är införd i föreskrifterna. Ett annat problem är att Transportstyrelsen inte får tillräckligt underlag för att kunna bedöma om sökandens verksamhet är yrkesmässig. Det inkommer cirka 500 ansökningar/år.

⁷ Saluvagnslicens är ett särskilt tillstånd i Sverige för den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med fordon för att under särskilda omständigheter använda registrerade eller avställda fordon på allmän väg.

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

7.2.1 Ansökningshandlingar

Om inte bestämmelserna om vilka ansökningshandlingar som ska bifogas med ansökan om saluvagnlicens ändras kommer det att förbli otydligt för sökande att registerutdrag från Skatteverket behövs för prövning av ansökan. Transportstyrelsen kommer inte heller i fortsättningen få tillräckligt med underlag för att kunna bedöma om sökandens verksamhet är yrkesmässig. Det för i sin tur med sig att Transportstyrelsen även i framtiden får skicka ut kompletteringsbrev.

7.3 Vad ska uppnås

7.3.1 Ansökningshandlingar

Målet är att förenkla och förtydliga för den som ansöker om saluvagnslicens. Målet är också att minska antalet ansökningar som behöver kompletteras. Transportstyrelsen får också ett bättre underlag för att kunna bedöma om sökandes verksamhet är yrkesmässig.

7.4 Vilka möjliga lösningar finns

7.4.1 Ansökningshandlingar

Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Det ingår som en del i Transportstyrelsens ärendehandläggning att ta ställning till om ett företags yrkesmässighet, vilket delvis sker genom registerutdrag från Skatteverket.

Regleringsalternativ

Regelstöd för praxis

För att komma tillrätta med problemet med ofullständiga ansökningar är alternativet att det regleras att registerutdrag från Skatteverket ska bifogas med ansökan om saluvagnslicens. Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

7.5 Samhällsekonomisk analys

7.5.1 Företag

7.5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Det inkommer cirka 500 ansökningar/ år. Det handlar om företag som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med fordon.

7.5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Ingen ökad tidsåtgång förväntas uppstå för företagen genom att det införs ett formellt krav att ett registerutdrag från Skatteverket ska bifogas ansökan eftersom myndigheten redan idag begär in det utdraget i ansökan om saluvagnslicens.

7.5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Sökande företag kommer även i fortsättningen att få infordra registerutdrag från Skatteverket och bifoga det med ansökan om saluvagnslicens. Ingen ökad kostnad förväntas dock uppstå för företagen genom att det införs ett formellt krav att ett registerutdrag från Skatteverket ska bifogas ansökan eftersom myndigheten redan idag begär in det utdraget i en ansökan om saluvagnslicens.

7.5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Ingen förändrad konkurrenssituation bedöms uppstå med de förslag som lämnas.

7.5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej.

7.5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Ingen påverkan.

7.5.2 Konsumenter

Ingen påverkan.

7.5.3 Statens finanser

Statens finanser påverkas inte.

7.5.4 Samhället i övrigt

Ingen påverkan i övrigt.

7.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Transportstyrelsen kommer att påverkas genom att ärendehandläggningen påskyndas om ansökan är komplett när den kommer in och myndigheten kan undvika att begära komplettering.

7.5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

7.5.6.1 Ansökningshandlingar

Förslaget: Registerutdrag från Skatteverket läggs till i uppräkningshandlingar som ska bifogas med ansökan – den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar
Företag				Ingen större skillnad mot vad det är idag.
Konsumenter				Berörs inte av förslaget.
Statens finanser				Bedöms inte påverka statens finanser.
Samhället i övrigt				Inget mer än det som angivits.
Myndigheter och andra offentliga organ		Färre ärenden behöver kompletteras.		Transportstyrelsens praxis införs i föreskrifterna. Handläggningen effektiviseras.
Totalt				Positivt för berörda parter.

7.6 Vad är förslaget

7.6.1 Ansökningshandlingar

Registerutdrag från Skatteverket läggs till i uppräkningshandlingar som ska bifogas med ansökan om saluvagnlicens (10 kap. 3 §, tredje stycke, TSFS 2015: xx). Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

8 Fördelningsanalys

Transportstyrelsen föreslår en mängd olika föreskriftsändringar och som påverkar såväl företag, konsumenter och myndigheter. Den sammantagna bedömningen är att föreskriftsändringarna inte gynnar någon särskild grupp mer än någon annan.

9 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen skapar tillgänglighet genom att tillhandahålla olika tjänster till såväl medborgare som näringsliv.

De olika förslagen som lämnas bidrar alla på olika sätt till att funktionsmålet uppnås. Föreskriftsförslagen som rör till exempel direktåtkomst, direktanmälan och saluvagnslicens handlar om att förenkla och förtydliga för företag och konsumenter i form av fordonsägare. De föreslagna ändringarna gör att ärendehantering blir effektivare för Transportstyrelsen vilket i sin tur ger kortare handläggningstider för medborgares och näringslivsrepresentanters ärenden.

När det gäller hänsynsmålet blir det aktuellt när det gäller saluvagnslicens och förslaget som rör borttagande av klistermärket. Genom att klistermärket på saluvagnsskylten slopas och uppgifterna istället framgår på skylten bidrar det till mindre miljöpåverkan

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

De nya föreslagna föreskriftsregleringarna överensstämmer med EU-rättslig reglering. När det gäller ”Hänvisningar till ändrade begrepp” handlar det om att införliva nu gällande EU-regelverk i de aktuella föreskrifterna.

I övrigt handlar det om olika nationella regleringar avseende exempelvis ”Elektronisk överföring av ansökan om registrering”, ”Elektronisk överföring av anmälningar om fordon” och ”Registreringsskyltar och ansökan om saluvagnslicens”. Transportstyrelsens bedömning är att de bestämmelserna är fullt ut förenliga med EU-rätten.

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

Tidpunkt för ikraftträdande

Transportstyrelsen bedömer att ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande. Förslaget är att de nya föreskrifterna ska träda ikraft den 1 januari 2016. Tidpunkten är beroende på utfallet i notifieringsförfarandet till kommissionen.

Transportstyrelsens samlade bedömning är att det inte krävs några särskilda övergångstider för företag, konsumenter eller samhället i övrigt för att anpassa sig till de nya eller ändrade reglerna. I några av de förslag som lämnas tillämpas redan praxis så där behöver ingen hänsyn tas till tidpunkt för ikraftträdande.

Speciella informationsinsatser

Transportstyrelsens bedömer att behovet av informationsinsatser finns gentemot företag och konsumenter. Myndigheten behöver göra riktade insatser såväl internt som externt.

12 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på

Transportstyrelsens föreskriftsmandat följer av 6 kap. 3, 4 och 5 §§, 7 kap. 4 och 8 §§, 8 kap. 2,3 och 9 §§, 10 kap. 3 §, 11 kap. 1 §, 13 kap. 1 §, 14 kap. 1 §, 15 kap. 2 §, 16 kap. 9 § och 20 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, 14, 37 och 50 §§ bilskrotningsförordningen (2007:186), 13 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276) samt 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

13 Jämförelsetabell: TSFS 2015: xx/TSFS 2010:112

TSFS 2015: xx	TSFS 2010:112
2 kap. 1-5 §§	Saknas
3 kap. 7 § p. 8	2 kap. 7 §, p. 8
3 kap. 9 §	2 kap. 9 §
3 kap. 11 §	2 kap. 10 §
3 kap. 13 §	2 kap. 15 §
4 kap. 10 §, p. 5	13 kap. 12 §, p. 5
6 kap. 2 §	3 kap. 14 §, 5 kap. 11§ och 11 kap. 3§
6 kap. 3 § andra stycket	5 kap. 2 § första stycket
6 kap. 3 § tredje stycket	5 kap. 2 § andra stycket
6 kap. 5 §	5 kap. 4 §
6 kap. 19 §	11 kap. 5 §
9 kap. 5 §	10 kap. 4 §
9 kap. 6 §, p. 2, d	10 kap. 5 §, tredje stycket
10 kap. 3 § tredje stycket, p. 1	Saknas
Slopas (11 kap. 7 §)	3 kap. 7 §, p. 2
12 kap. 15 § första stycket	6 kap. 10 §
12 kap. 15 § tredje stycket	Saknas
Slopas	2 kap. 14 §
Slopas	10 kap. 5 § p. f

14 Författningskommentar till förslag till föreskriftsändringar

2 kap. Direktåtkomst

1-5 §§

Paragraferna är helt nya och saknar därmed motsvarighet i nuvarande föreskrifter (TSFS 2010:112). I bestämmelserna finns bland annat reglerat hur ansökan om direktåtkomst ska göras (3 §). Det framgår också vilka uppgifter och handlingar som bifogas med ansökan (4 §) samt definitioner av centrala begrepp (2 §).

3 kap. Registrering av fordon

7 § p. 8

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 kap. 7 § p. 8 (TSFS 2010:112), bortsett från att regleringen om ”typintyg” tagits bort.

9 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 kap. 9 § (TSFS 2010:112), bortsett från att skrivningarna om ”typintyg” tagits bort och ersatts med ”intyg”.

11 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 kap. 10 § (TSFS 2010:112) bortsett från att ”generalagent” har tagits bort och ersatts med ”tillverkarens representant i Sverige”.

13 §

Paragrafen motsvarar huvudsak 2 kap. 15 § (TSFS 2010:112), men innebär att reglering om ”särskilda skäl” tagits bort. Av bestämmelsen framgår i vilka fyra olika situationer som ett tillstånd ska återkallas.

4 kap. Ursprungskontroll

10 § p. 5

Paragrafen motsvarar i huvudsak 13 kap. 12 § p. 5 (TSFS 2010:112), men skrivning om "typintyg" har tagits bort i p. 5.

6 kap. Registreringsskyltar och registreringsnummer

2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 3 kap. 14 §, 5 kap. 11 § och 11 kap. 3 § (TSFS 2010:112) och innebär att registreringsskyltarnas skyltmått anges samlat. Undantag görs dock när det gäller skyltar för beskickningsfordon⁸ och personliga fordonskyltar. I den delen följer den uppställningen som framgår av förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Paragrafens reglering, p. 1, innebär också att den bestämmelsen numera också omfattar de provisoriska skyltarna (5 kap. 11, TSFS 2010:112).

3 § andra stycket

Paragrafens andra stycke motsvarar i huvudsak 5 kap. 2 § första stycket (TSFS 2010:112). Bestämmelsen innebär att Transportstyrelsen i första hand tilldelar traktorer en mindre skylttyp. Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

3 § tredje stycket

Paragrafens tredje stycke motsvarar i huvudsak 5 kap. 2 §, andra stycket (TSFS 2010:112). Bestämmelsen innebär att Transportstyrelsen i första hand tilldelar fordonsägare till motorcyklar en mindre skylt (170 mm x 150 mm). Om utrymmet för monteringen dock inte medger en sådan skylt kan Transportstyrelsen tilldela en annan skylt (520 mm x 110 mm eller 300 mm x 110 mm). Det innebär att de inte längre behöver ansöka om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering. På så sätt blir reglerna enhetliga med dem som gäller moped klass 1.

⁸ Skyltar för beskickningsfordon (även kallat "diplomatskyltar") är de särskilda registreringsskyltarna som återfinns på utländska ambassaders och konsulats fordon i de flesta länder.

5 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 5 kap. 4 § (TSFS 2010:112). Uppgift om fabrikatskod har lagts till i uppräknningen om vilka uppgifter som anges på registreringsskylten.

19 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 11 kap. 5 § (TSFS 2010:112). Den nya bestämmelsen innebär att uppgift om klistermärket anges direkt på registreringsskylten.

9 kap. Elektronisk överföring av anmälningar om fordon**5 §**

Paragrafen motsvarar i huvudsak 10 kap. 4 § (TSFS 2010:112). Bestämmelsen innebär att ansökan om direktanmälan ska göras på formulär som har fastställts av Transportstyrelsen. Att myndigheten regelmässigt samråder med informationsförmedlarna i det avseendet behöver inte framgå av föreskrifterna.

6 § p. 2, d

Paragrafens motsvarar i huvudsak 13 kap. 5 §, p. 2 d och e (TSFS 2010:112). Bestämmelsen handlar om vilka uppgifter (till exempel organisationsnummer) och handlingar (registerutdrag från Skatteverket) som ska bifogas med ansökan. Bestämmelsen innebär också att den som handlar med fordon ska visa att verksamheten är yrkesmässig genom att visa antalet sålda fordon under de senaste 12 månaderna och beräknad försäljning de närmaste 12 månaderna. Nuvarande krav på de senaste 6 månaderna eller beräknad försäljning de närmaste 6 månaderna tas därmed bort. På så sätt blir de här reglerna enhetliga med de krav som gäller för ansökan saluvagnslicens.

10 kap. Saluvagnslicens**3 §, tredje stycket, p. 1**

Paragrafens tredje stycke, p. 1 saknar motsvarighet i nuvarande föreskrifter (TSFS 2010:112). Den nya regleringen innebär att registerutdrag från Skatteverket läggs till i uppräknningen av handlingar, som i förekommande fall, ska bifogas med ansökan om saluvagnslicens. den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

11 kap. Tillfällig registrering av fordon

7 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 3 kap. 7 §, p. 2 (TSFS 2010:112). Den nya bestämmelsen innebär att reglering om ”typintyg” tagits bort.

12 kap. Särskilda fordonsskyltar

15 § första stycket

Paragrafens första stycke motsvarar i huvudsak 6 kap. 10 §, första stycket (TSFS 2010:112). Tillägg har gjorts om att sökanden ska vara registrerad ägare eller brukare i vägtrafikregistret för att kunna få en ansökan om personlig fordonsskylt. Det innebär att det blir tydligt att det inte går att ansöka om en sådan personlig skyltbeteckning för någon annan person.

15 § tredje stycket

Paragrafens tredje stycke saknas i nuvarande föreskrifter (TSFS 2010:112). Den nya bestämmelsen innebär att ansökan om personliga fordonsskyltar får lämnas elektroniskt till Transportstyrelsen på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer.

Paragrafer som slopas

– Kravet på bevis om flytande trafikförsäkring vid elektronisk överföring av ansökan slopas (2 kap. 14 §, TSFS 2010:112). Motorcyklar och mopeder kan registreras direkt på en fordonsägare, i form av en privatperson, utan att registrering först behöver ske på en återförsäljare.

– Kravet som anger att den som ansöker om direktanmälan ska visa att de har en trafikförsäkring (generell eller flytande) slopas (10 kap. 5 §, p. f, TSFS 2010:112). Handlingen fyller inte längre någon funktion.