RR 2026-132

Från: Lotta Nordqvist <lotta.nordqvist@regeringskansliet.se>
Skickat: den 20 maj 2026 15:06
Till: kundcenter@bilprovningen.se; domstolsverket@dom.se; forvaltningsrattenigoteborg; forvaltningsrattenimalmo; forvaltningsrattenistockholm; kammarrattenistockholm; info@mobilitysweden.se; Regelrådet; info@akeri.se; kontakt; info@transportforetagen.se; tullverket; registrator
Kopia: David Bergman
Ämne: [extern] Remittering av promemorian Tullverkets övertagande av ansvaret att utföra vissa godkännandekontroller och utfärda vissa godkännandebevis enligt TIR-konventionen, Fi2026/01167
Bifogade filer: Remissmissiv Fi2026-01167.pdf; Tullverkets övertagande av ansvaret att utföra vissa godkännandekontroller och att utfärda vissa godkännandebevis enligt TIR-konventionen.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Björn
AppServerName: public360_prod
DocumentID: RR 2026-132:01
DocumentIsArchived: -1

Remittering av promemorian Tullverkets övertagande av ansvaret att utföra vissa godkännandekontroller och utfärda vissa godkännandebevis enligt TIR-konventionen

Remissinstanser
1. Aktiebolaget Svensk Bilprovning
2. Domstolsverket
3. Förvaltningsrätten i Göteborg
4. Förvaltningsrätten i Malmö
5. Förvaltningsrätten i Stockholm
6. Kammarrätten i Stockholm
7. Mobility Sweden
8. Regelrådet
9. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)
10. Sveriges Åkeriföretag
11. Transportföretagen
12. Transportstyrelsen
13. Tullverket

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 21 september 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till fi.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer Fi2026/01167 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.
Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.
Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.
Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.
Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1).
Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Annica Svedberg
Kansliråd

Hälsningar

Lotta Nordqvist
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för skatteförfarande och tullfrågor S3
103 33 Stockholm
Tfn 08-405 16 62
lotta.nordqvist@regeringskansliet.se
www.regeringen.se

Regeringskansliet

Regeringskansliet

Remiss

2026-05-20
Fi2026/01167

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
skatteförfarande och tullfrågor

Remittering av promemorian Tullverkets övertagande av ansvaret att utföra vissa godkännandekontroller och utfärda vissa godkännandebevis enligt TIR-konventionen

Remissinstanser

1. Aktiebolaget Svensk Bilprovning
2. Domstolsverket
3. Förvaltningsrätten i Göteborg
4. Förvaltningsrätten i Malmö
5. Förvaltningsrätten i Stockholm
6. Kammarrätten i Stockholm
7. Mobility Sweden
8. Regelrådet
9. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)
10. Sveriges Åkeriföretag
11. Transportföretagen
12. Transportstyrelsen
13. Tullverket

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 21 september 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till fi.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer Fi2026/01167 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven

enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Annica Svedberg
Kansliråd

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Fi2026/01167

Tullverkets övertagande av ansvaret att utföra vissa godkännandekontroller och utfärda vissa godkännandebevis enligt TIR-konventionen

Maj 2026

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 3

2 Förslag till förordning om ändring i tullförordningen (2016:287) 4

3 Bakgrund 5
- 3.1 Allmänt om TIR-konventionen 5
- 3.2 Nationell reglering 7
- 3.3 Regleringen i jämförbara länder 8
- 3.4 Det praktiska genomförandet i dag och behovet av en ändrad ordning 9

4 Tullverket ska pröva godkännanden 10

5 Uttag av avgift för prövning av godkännande 12

6 Behovet av följdändringar 15

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 16

8 Konsekvensanalys 17
- 8.1 Konsekvenser för enskilda och företag 17
- 8.2 Konsekvenser för Tullverket 17
- 8.3 Konsekvenser för övriga statliga myndigheter och domstolar 18
- 8.4 Övriga konsekvenser 19

1 Sammanfattning

I promemorian föreslås ändringar i tullförordningen (2016:287) med anledning av att ansvaret för prövningen av frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen flyttas från Aktiebolaget Svensk Bilprovning till Tullverket.

Författningsändringen föreslås träda i kraft den 1 december 2026.

2 Förslag till förordning om ändring i tullförordningen (2016:287)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 19 § tullförordningen (2016:287) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 kap.	
19 §	
Frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen prövas av *Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Innan Aktiebolaget Svensk Bilprovning prövar sådana frågor om godkännande ska bolaget ge Tullverket tillfälle att yttra sig. Detta behövs dock inte i fråga om prövning som avser en förnyelse av tidigare lämnat godkännande. Om det på grund av en olyckshändelse blir nödvändigt att göra en omlastning till ett fordon eller en container som inte har godkänts, får frågan om medgivande enligt bilaga 1 till TIR-konventionen till fortsatt transport i fordonet eller containrarna prövas av Tullverket.*	Frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen prövas av *Tullverket.* *Myndigheten ska ta ut en avgift för sin prövning av godkännandet. I fråga om avgiftens storlek gäller 10 § avgiftsförordningen (1992:191) och att avgiften ska motsvara avgiftsklass 3.* *Om det på grund av en olyckshändelse blir nödvändigt att göra en omlastning till ett fordon eller en container som inte har godkänts, får Tullverket även pröva frågan om medgivande enligt bilaga 1 till TIR-konventionen till fortsatt transport i fordonet eller containrarna.*

1. Denna förordning träder i kraft den 1 december 2026.

2. Tullverket ska efter ikraftträdandet pröva frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen som har inletts hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Aktiebolaget Svensk Bilprovning ska överlämna handlingarna till Tullverket.

3 Bakgrund

3.1 Allmänt om TIR-konventionen

TIR-konventionen[1] är en internationell tullkonvention, som trädde i kraft den 20 mars 1978. Konventionen har totalt 77 avtalsslutande stater. EU:s medlemsstater och Europeiska unionen har anslutit sig till konventionen. Genom ett rådsbeslut[2] är den konsoliderade versionen av konventionen en del av unionsrätten.

Syftet med TIR-konventionen är att skapa ett internationellt transiteringssystem där internationella transporter av gods med vägfordon (lastbil) underlättas och med avsikten att förenkla och harmonisera de administrativa formaliteterna på det internationella transportområdet, i synnerhet vid gränserna (skäl 3 i TIR-konventionen). Varor som omfattas av TIR-transiteringen kan transporteras genom stater som är anslutna till konventionen utan att varorna i regel kontrolleras vid varje tullmyndighets gränskontroll (artikel 5.1 i TIR-konventionen).

Förfarandet enligt TIR-konventionen omfattar inte bara transiteringar med vägtransporter utan även andra transportmedel kan användas, såsom järnväg eller transport på vattenvägar. Vägtransport måste dock användas vid något tillfälle under transiteringen (artikel 2 i TIR-konventionen).

TIR-förfarandet används mestadels för transporter till och från länder som inte är medlemmar i EU. Vid transporter mellan EU:s medlemsstater behöver varor inte transiteras eftersom medlemsstaterna är medlemmar av den inre marknaden där varor är i fri omsättning.

Transportörer som vill få tillträde till TIR-systemet behöver ansöka om detta, och ansökan kan ske hos den sammanslutning som har utsetts i respektive avtalsslutande stat (artikel 6.1 i TIR-konventionen). I Sverige har branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag utsetts till en sådan sammanslutning. Det är denna organisation som bl.a. utfärdar ansöknings-handlingarna.[3] Ansökan innefattar bl.a. att transportören ställer en bankgaranti. Under förutsättning att transportören uppfyller TIR-konventionens minimivillkor och minimikrav är det tullmyndigheten som slutligen godkänner att transportören får tillträde till TIR-systemet (artikel 6.4 samt del II av bilaga 9 till TIR-konventionen).

Därutöver förutsätter en TIR-transitering att transportören har en så kallad TIR-carnet för varorna, vilket är ett internationellt harmoniserat tullformulär. Det utfärdas som huvudregel en TIR-carnet för varje vägfordon eller container (artikel 17.1 i TIR-konventionen). Förutom att beskriva varorna, avsändaren och varornas slutdestination fungerar dokumentet även som en garanti och säkerhet för tullmyndigheterna att

[1] Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), United Nations, Treaty Series, vol. 1079, p. 89 (SÖ 1976:133).
[2] Rådets beslut av den 28 maj 2009 om offentliggörande i konsoliderad form av texten till tullkonventionen om internationell transport av gods upptaget i TIR-carnet (TIR-konventionen) av den 14 november 1975, med senare ändringar (2009/477/EG).
[3] Avtal enligt 1975 års TIR-konvention mellan Sveriges Åkeriföretag och Tullverket. Tullverkets beslut daterat 17 december 2003, dnr 32087/03. Kompletterande avtal mellan Sveriges Åkeriföretag och Tullverket. Tullverkets beslut daterat 9 november 2017, dnr UTR 2017-465.

eventuell tull och skatt kan betalas om något avviker från reglerna. Detta säkerställs genom den bankgaranti som transportören har ställt; i Sveriges fall till den nationella branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag. TIR-carnet utfärdas då av denna organisation.

Mot uppvisande av TIR-carnet behöver importtullar och skatter inte betalas för de aktuella varorna när transportmedlet ankommer till en statsgräns (artikel 4 i TIR-konventionen). Om transportmedlet med varorna lämnar statens territorium ska inga importtullar eller skatter tas ut. För de varor som, i strid med TIR-carnet, stannar kvar på statens territorium tas importtullar och skatter ut. Importören faktureras dessa och TIR-carnet fungerar som en säkerhet för att betalning sker av importtullar och skatter (artikel 8 i TIR-konventionen). Systemet för säkerhetsbetalningar administreras av Internationella Vägtransportunionen (artikel 6.2 a och del III av bilaga 9 till TIR-konventionen).

För att det ska vara möjligt att avgöra om samtliga varor som förs in på en stats territorium och som omfattas av den aktuella TIR-carnet även förs ut, sker transporten under tullförsegling. Detta betyder att de utrymmen där varorna förvaras ska vara förseglade, och att transportmedlet ska bära TIR-carneten och korrekt skyltning (artiklarna 5.1 och 16 i TIR-konventionen).

För att en försegling av utrymmena, där varorna förvaras, ska vara meningsfull måste det säkerställas att förseglingen inte kan manipuleras. Detta betyder att vägfordonet ska uppfylla krav beträffande konstruktion och utrustning enligt bilaga 2 till TIR-konventionen, och att containrar ska vara konstruerade i överensstämmelse med de krav som anges i bilaga 7 till konventionen. Av dessa bilagor framgår det att grundprinciperna för internationell godstransport under tullförsegling är att endast fordon och containrar får godkännas vars lastutrymmen konstruerats och utrustats på sådant sätt att gods inte kan tas ut ur eller föras in i den förseglade delen av fordonet eller containern utan att tydliga spår av manipulation uppkommer eller tullförseglingen bryts, att tullförsegling kan anbringas på dem lätt och effektivt, att de inte innehåller några dolda utrymmen där gods kan gömmas undan, samt att alla utrymmen som kan innehålla gods är lätt åtkomliga för tullundersökning (artikel 1 i bilaga 2 och artikel 1 i bilaga 7 till TIR-konventionen).

För att säkerställa att dessa grundprinciper kan upprätthållas ska fordonet eller containern godkännas (artiklarna 12 och 13 i TIR-konventionen). Godkännandet kan antingen ges i form av ett typgodkännande till tillverkaren, eller i form av ett individuellt godkännande för en eller flera fordon eller containrar av samma typ (punkt 1 i bilaga 3 till TIR-konventionen). De individuella godkännandena för vägfordon behöver förnyas var tredje år, medan det för containrar endast anges att container inte längre omfattas av godkännandet om dess väsentliga kännetecken ändras (punkt 4 i bilaga 3 och punkt 7 i del II av bilaga 7 till TIR-konventionen). Prövning av godkännande sker i den konventionsstat där vägfordonet eller containern är registrerad (punkt 4 i bilaga 3 och punkt 1 i del II av bilaga 7 till TIR-konventionen). Godkännandeprocessen avser inte vägfordonets eller containerns överenstämmelse med övriga regelverk, t.ex. om vägsäkerhet. Efter att godkännandekontrollen har genomförts med tillfredställande resultat utfärdas ett godkännandebevis.

3.2 Nationell reglering

Enligt 3 kap. 19 § tullförordningen (2016:287) prövas frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen av Aktiebolaget Svensk Bilprovning (Bilprovningen).

Enligt samma paragraf ska Tullverket ges tillfälle att yttra sig innan Bilprovningen prövar sådana frågor om godkännande. Detta behövs dock inte i fråga om prövning som avser en förnyelse av tidigare lämnat godkännande. Om det på grund av en olyckshändelse blir nödvändigt att göra en omlastning till ett fordon eller en container som inte har godkänts, får frågan om medgivande enligt bilaga 1 till TIR-konventionen till fortsatt transport i fordonet eller containrarna prövas av Tullverket.

Bilprovningen har under lång tid haft i uppgift att pröva godkännandet. Regleringen i 3 kap. 19 § tullförordningen har haft samma materiella innebörd sedan åtminstone 1987 års tullförordning, då bestämmelserna återfanns i 54 § tullförordningen (1987:1114).

Det reglerade monopolet för utförande av fordonsbesiktningar avskaffades den 1 juli 2010 vilket föranledde en författningsändring i fordonslagen (2002:574). Frågan om författningsändringarnas inverkan på godkännandet enligt TIR-konventionen behandlades kort i den bakomliggande promemorian Fordonsbesiktning (Ds 2009:3 s. 59). I promemoria uppmärksammades att det fanns ett antal kontroller för vissa former av transporter som, utan att vara reglerade i fordonslagen eller dess förordning, hade beröring med den definition av besiktningsorgan som gällde enligt fordonslagen. En av dessa kontroller var det nu ifrågavarande godkännandet enligt TIR-konventionen. I promemorian lämnades inga förslag till hur dessa kontroller skulle hanteras efter den föreslagna omregleringen eftersom de regleras utanför fordonslagen. Ett tänkbart alternativ var dock enligt promemorian att acceptera den ändrade definitionen av besiktningsorgan och att det således i framtiden skulle bli ackrediterade besiktningsorgan som utför dessa kontroller. I propositionen konstaterade regeringen att berörda utpekanden av besiktningsorgan återfanns i en förordning och att det därför saknades skäl att i propositionen lämna konkreta förslag på hur dessa kontroller skulle regleras efter den föreslagna omregleringen. I likhet med promemorian framhöll regeringen att ett tänkbart alternativ skulle vara att helt enkelt acceptera den ändrade definitionen av besiktningsorgan. Det skulle i så fall bli ackrediterade besiktningsorgan som utförde dessa kontroller på i övrigt samma sätt som gällde innan avregleringen av monopolet (se propositionen Fordonsbesiktning, prop. 2009/10:32 s. 41). Regeringen återkom dock inte med några sådana förordningsändringar i samband med avregleringen av besiktningsmonopolet.

3.3 Regleringen i jämförbara länder

Som grund för denna beskrivning läggs en enkät[4] som skickades ut till de avtalsslutande staterna inom ramen för kommittén för inlandstransporter inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Svarsfrekvensen var låg då endast 23 av 65 aktiva avtalsslutande stater svarade. Svar erhölls från Azerbajdzjan, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Estland, Frankrike, Förenade Arabemiraten, Grekland, Lettland, Litauen, Moldavien, Montenegro, Nederländerna, Nordmakedonien, Polen, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Sverige, Tyskland, Ukraina och Ungern.

Av svaren framgår att det i 20 av staterna är tullmyndigheterna som utför godkännandekontrollerna. I två stater är det en utsedd privaträttslig organisation som utför godkännandekontrollerna. Dessa länder är Sverige och Nordmakedonien. I Lettland är ansvaret delat mellan den nationella vägtransportorganisationen och tullmyndigheten.

Vidare framgår att det i 20 stater är tullmyndigheterna som utfärdar godkännandebeviset. I en stat, Sverige, är det en utsedd privaträttslig organisation som utfärdar godkännandebeviset. I Bosnien och Hercegovina sker det av handelskammaren och i Lettland är det den nationella vägtransportorganisationen som upprättar ett utkast av handlingen som sedan certifieras av tullmyndigheten. Respondenterna har lämnat samma svar gällande godkännandebevis efter en återkommande godkännandekontroll.

Enkäten besvarades inte av Danmark, Finland eller Norge, men länderna har bilateralt lämnat svar till Tullverket. I Danmark och Finland är det tullmyndigheterna som både utför godkännandekontroller och utfärdar godkännandebevis. I Norge är tullmyndigheten involverad i godkännandekontrollerna, medan ett externt företag har utfärdat själva godkännandebeviset. Det har i Norge inte genomförts eller utfärdats några godkännandekontroller respektive godkännandebevis de senaste åren.

I en tidigare enkät[5] ställdes bl.a. frågan om transportörer behövde betala för utförandet av godkännandekontroller eller utfärdandet av godkännandebevis. Även i detta fall var svarsfrekvensen låg då endast 30 länder svarade. 30 procent av respondenterna svarade att avgifter tas ut, medan 70 procent svarade att avgifter inte tas ut. I ett separat svar till Tullverket har Finland förtydligat att det i Finland inte tas ut någon avgift, men transportörer kan anlita en TIR-kvalitetsexpert som kan snabba på processen, och betalning sker då direkt till denna person för tillhandahållna tjänster.

[4] Working Party on Customs Questions affecting Transport, Informal document WP.30 (2025) No. 1.

[5] Working Party on Customs Questions affecting Transport, Informal document WP.30 (2023) No. 12.

3.4 Det praktiska genomförandet i dag och behovet av en ändrad ordning

Som framgår av avsnitt 3.2 är det Bilprovningen som i nuläget prövar godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen. Enligt Bilprovningens webbplats kan kontrollerna utföras på bilprovningskontor belägna i Gävle, Rosersberg, Södertälje, Göteborg, Jönköping, Växjö, Karlshamn och Helsingborg.

Enligt Tullverket har det inte utförts kontroller (typgodkännanden eller individuella godkännande) av containrar i Sverige sedan 1990-talet. Tullverket har inte kunnat identifiera att det har utförts några typgodkännanden av vägfordon. Antalet individuella första godkännanden av vägfordon har i Sverige minskat drastiskt sedan år 2019, då antalet var 55. År 2020 utfördes det fyra första godkännanden av vägfordon, och siffran minskade till ett första godkännande under år 2021 och 2022. Ett större antal individuella återkommande godkännanden av vägfordon utfördes år 2019 respektive år 2021 då antalet var 37 respektive 85. År 2020 och 2022 utfördes det två återkommande godkännanden under respektive år. Den absoluta merparten av kontrollerna har utförts i Karlshamn och ett mindre antal kontroller har utförts i Helsingborg.

Sedan år 2023 har inga individuella första godkännanden eller återkommande godkännande utförts. Orsaken till detta skulle kunna vara den ryska fullskaliga invasionen av Ukraina, vilket synes ha föranlett att svenska vägfordon inte har använts för TIR-transporter till Ryssland eller Belarus. Det bedöms som osäkert om och när det i sådant fall återigen skulle finnas ett behov av att utföra individuella första godkännanden eller återkommande godkännanden.

Enligt uppgift från Tullverket tar Bilprovningen ut en besiktningsavgift för ett första godkännande samt för ett återkommande godkännande om 3 529 kr (exkl. mervärdesskatt) respektive 2 649 kr (exkl. mervärdesskatt). Tidsåtgången för en kontroll är, enligt uppgifter till Tullverket, cirka en timme.

Enligt den nuvarande regleringen ska Tullverket ges tillfälle att yttra sig innan Bilprovningen prövar frågor om godkännande. Enligt uppgifter från Tullverket har myndigheten inte kännedom om att några sådana yttranden har inhämtats. Tullverket har inte heller uppgifter om att myndigheten skulle ha prövat frågan om medgivande enligt bilaga 1 till TIR-konventionen till fortsatt transport om det på grund av en olyckshändelse blir nödvändigt att göra en omlastning till ett fordon eller en container som inte har godkänts.

Regeringen initierade i mars 2024 en försäljningsprocess av statens samtliga aktier i Bilprovningen. Regeringen beslutade den 14 november 2024 att ett avtal om försäljning av statens aktier i Bilprovningen skulle ingås (dnr Fi2024/00812). Affären genomfördes därefter och aktierna överläts till det privata bolaget TÜV Rheinland. Med anledning av försäljningen finns nu behov av att överväga om den i tullförordningen angivna uppgiften att pröva godkännande av fordon eller containrar enligt TIR-konventionen bör åläggas någon annan aktör och under vilka former.

4 Tullverket ska pröva godkännanden

Promemorians förslag

Tullverket ska pröva frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 samt del II av bilaga 7 till TIR-konventionen.

Skälen för promemorians förslag

Som nämns i avsnitt 3.4 har samtliga aktier i Bilprovningen överlåtits till ett privat bolag. Av 12 kap. 4 § första stycket regeringsformen följer att förvaltningsuppgifter kan överlämnas åt kommuner. Av paragrafens andra stycke framgår att sådana uppgifter även kan överlämnas åt andra juridiska personer och enskilda individer. Innefattar uppgiften myndighetsutövning, får ett överlämnande göras endast med stöd av lag. Bestämmelserna innebär att den nu aktuella offentligrättsliga godkännandekontrollen utan lagstöd inte får utföras av ett privat bolag, eftersom det utgör myndighetsutövning.

Som framgår under avsnitt 3.2 angavs det, i förarbetena inför att det reglerade monopolet för utförande av fordonsbesiktningar avskaffades, att ett tänkbart alternativ bedömdes vara att acceptera den ändrade definitionen av besiktningsorgan. Det skulle i så fall bli ackrediterade besiktningsorgan som utförde kontroller enligt TIR-konventionen på i övrigt samma sätt som gällde innan avregleringen av monopolet. Som nämndes i det föregående återkom dock inte regeringen med några förordningsändringar i den frågan. Det bör övervägas om denna lösning skulle kunna komma i fråga i ett läge då aktierna i Bilprovningen inte längre är i offentligt ägande.

Det som främst talar emot en sådan lösning är de kostnader som ett sådant förslag bedöms vara förenat med. Det har de senaste två åren inte genomförts några individuella första godkännanden eller återkommande godkännande. Även innan dess var antalet kontroller lågt och har åtminstone sedan 2019 inte överstigit sammanlagt 100 kontroller per år. Eftersom det får antas vara behäftat med kostnader för utbildning och vissa kontrollredskap skulle det troligen bli relativt kostsamt för de ackrediterade besiktningsorgan som finns på den svenska marknaden att erbjuda denna tjänst. Svårligen skulle dessa ackrediterade besiktningsorgan uppnå kostnadstäckning för den erbjudna tjänsten med mindre än att besiktningsavgiften fastställdes till ett högt belopp.

Likaledes bedöms det inte som en önskvärd lösning att det allmänna upphandlar tjänsten bland de ackrediterade besiktningsorganen. Av samma skäl som framgår av det föregående stycket skulle besiktningsorganet, med anledning av det låga antalet kontroller per år, svårligen kunna uppnå kostnadstäckning. Det kan därför inte uteslutas att anbuden från de ackrediterade besiktningsorgan skulle innebära relativt höga kostnader för det allmänna.

Som framgår av avsnitt 3.3 är det i ett stort antal jämförbara länder, däribland Danmark och Finland, tullmyndigheten som utför godkännandekontrollerna och utfärdar godkännandebeviset. I Norge är tullmyndigheten involverad i godkännandekontollen. Enligt de uppgifter som Tullverket

har lämnat har det inte framkommit skäl att anta att Tullverkets förutsättningar för att utföra den ifrågavarande uppgiften skulle skilja sig åt från de förutsättningar som gäller för tullmyndigheter i de jämförbara länderna. Mot den bakgrunden görs bedömningen att den mest lämpliga lösningen är att ansvaret för att pröva godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen flyttas över till Tullverket. De har inte framkommit att någon annan myndighet skulle vara bättre lämpad att pröva de aktuella godkännandena.

Som framgår av avsnitt 3.4 kan kontrollerna i dag utföras på åtta olika bilprovningskontor i landet. Att Bilprovningen beslutade att tillhandahålla tjänsterna på dessa platser får dock bedömas vara ett affärsmässigt beslut. TIR-konventionen anger inte att godkännandekontroller ska utföras på ett visst antal platser i de kontraktsslutande staterna. Det framgår endast att vägfordon vart tredje år ska visas upp för besiktning och för eventuell förnyelse av godkännande hos de behöriga myndigheterna i det land där fordonet är registrerat eller, om det rör sig om oregistrerade fordon, i det land där den som äger eller använder fordonet är bosatt. Gällande containrar görs endast en referens till den behöriga myndighetens ansvar att godkänna containrar (punkt 4 i bilaga 3 och punkt 2 i del II av bilaga 7 till TIR-konventionen).

Mot denna bakgrund bedöms det inte påkallat att reglera på vilka platser som Tullverket ska utföra godkännandekontroller eller att kontrollplatser ska erbjudas inom en viss geografisk radie från transportörernas etableringsorter. Det bör inte heller i förordning regleras om godkännande-kontrollerna ska utföras vid fasta anläggningar hos Tullverket eller om verksamheten kan organiseras på andra sätt, exempelvis genom en ambulerande verksamhet. Det får ankomma på Tullverket att organisera sin verksamhet på ett sådant sätt att den både tillmötesgår transportörernas behov av att utan alltför stor olägenhet låta kontrollera sina vägfordon, och i förekommande fall containrar, och att Tullverket bedriver sin verksamhet på ett kostnadseffektivt sätt.

Enligt 3 kap. 19 § tullförordningen får frågan om medgivande enligt bilaga 1 till TIR-konventionen till fortsatt transport i fordonet eller containrarna efter omlastning som föranletts av olyckshändelse prövas av Tullverket. Bestämmelsen hänvisar till en annan bilaga till TIR-konventionen och ansvarsfördelningen är därmed klarlagd även med förslagen i denna promemoria. Bestämmelsen bedöms bör finnas kvar även med dessa förslag.

Mot denna bakgrund föreslås att 3 kap. 19 § tullförordningen ska ändras så att det tydligt framgår att det är Tullverket som ansvarar för prövningen av godkännanden enligt TIR-konventionen, men också att det är Tullverket som prövar frågan om medgivande till fortsatt transport.

Liksom andra beslut enligt tullagstiftningen bör Tullverkets beslut om ett vägfordon eller en container ska godkännas enligt TIR-konventionen kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt 6 kap. 2 § 1 tullagen (2016:253). Som framgår av 6 kap. 2 § tredje stycket tullagen krävs det prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Eftersom beslutet inte avser beslut om tull eller beslut om annan skatt än tull kommer tiden för överklagande inte att regleras genom 6 kap. 3 § tullagen utan de allmänna bestämmelserna om överklagande i förvaltningslagen (2017:900) kommer i stället att gälla.

5 Uttag av avgift för prövning av godkännande

Promemorians förslag

Tullverket ska ta ut en avgift för prövning av godkännandet. I fråga om avgiftens storlek ska 10 § avgiftsförordningen och avgiftsklass 3 tillämpas.

Skälen för promemorians förslag

Bilprovningen tar i dag ut en besiktningsavgift för utförandet av godkännandekontrollen och utfärdande av godkännandebevis. Under avsnitt 3.4 har det redogjorts för Tullverkets uppgift om beloppen.

Det är inte självklart att en besiktningsavgift även fortsatt ska tas ut. Som framgår under avsnitt 3.3 tas avgifter ut för prövningen av godkännandet i endast nio av de 30 avtalsslutande stater som svarade på en enkät. Det tas exempelvis i Finland inte ut någon avgift för prövningen av tullmyndigheten. TIR-konventionen innehåller inte heller någon reglering av frågan om en besiktningsavgift ska tas ut för utförande av godkännandekontroller och utfärdande av godkännandebevis, utan frågan har överlämnats till de kontraktsslutande staterna.

Redan genom att uppgiften att pröva godkännandet förs över till Tullverket uppstår kostnader för myndigheten. Tullverket kommer behöva utbilda personal för utförandet av uppgiften. Vidare kommer Tullverket att behöva vissa arbetsredskap, fordon, lokaler eller dylikt beroende på hur Tullverket väljer att organisera sin verksamhet. Vidare kommer själva godkännandekontrollerna i sig att medföra att tid tas i anspråk av Tullverkets personal. Mot bakgrund av att Bilprovningen tidigare har tagit ut en avgift för prövningen av godkännandet är avgiftsuttaget i sig inte något nytt för transportföretagen, och får antas vara en del av den ekonomiska kalkylen när beslutet fattas om att ett vägfordon, eller i förekommande fall en container, behöver godkännas för att kunna nyttjas för TIR-transporter. Det framstår inte heller som rimligt att kostnaden för utförande av godkännandekontroller och utfärdande av godkännandebevis helt skulle finansieras via myndighetens anslag. Mot den bakgrunden görs bedömningen att en avgift bör tas ut för prövningen av godkännandet.

Om inte något annat följer av en annan förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen ska avgiftsförordningen (1992:191) tillämpas vid uttag av avgifter för en myndighets tillhandahållande av tjänster. Detta framgår av 2 § avgiftsförordningen. Av 3 § samma förordning framgår att en förutsättning för en avgift ska kunna tas ut är att det följer av en lag eller förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen.

Av 1 kap. 14 § tullagen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om när avgift för tullkontroller eller annan tillämpning av tullagstiftningen får tas ut, och avgiftens storlek.

En förutsättning för att en avgift ska kunna tas ut för prövningen av godkännandet och utfärdandet av godkännandebevis är dock att detta är förenligt med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013

av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen tullkodex. Det framgår av 1 kap. 3 § tullagen att med ”tullagstiftning” förstås i den lagen Europeiska unionens tullagstiftning enligt artikel 5.2 i tullkodex, samt svenska tullförfattningar. Av artikel 5(2)(d) i tullkodex framgår att med definitionen tullagstiftning förstås det regelverk som utgörs av bl.a. internationella avtal som innehåller tullbestämmelser, i den mån de är tillämpliga i unionen. Bedömningen görs att TIR-konventionen är ett sådant internationellt avtal som avses i artikel 5(2)(d) i tullkodex.

Som utgångspunkt får tullmyndigheterna, enligt artikel 52 i tullkodex, inte ta ut avgifter för tullkontroller eller annan tillämpning av tullagstiftningen som äger rum under de behöriga tullkontorens officiella öppettider. Tullmyndigheterna får dock ta ut avgifter eller ersättning för särskilda tjänster, särskilt följande:

a) Tullpersonals närvaro, på begäran, under annan tid än officiell kontorstid eller på annan plats än i tullens lokaler.

b) Analyser eller expertutlåtanden avseende varor samt postavgifter för att återlämna varor till en sökande, särskilt när det är fråga om beslut som fattas enligt artikel 33 eller tillhandahållande av uppgifter enligt artikel 14.1.

c) Undersökning eller provtagning av varor för kontrolländamål eller förstöring av varor, om andra kostnader än kostnader för att ta tullpersonal i anspråk uppstår.

d) Exceptionella kontrollåtgärder som är nödvändiga till följd av varornas beskaffenhet eller en potentiell risk.

Som framgår ovan ska avgifter som huvudregel inte tas ut för tullkontroller eller annan tillämpning av tullagstiftningen som äger rum under de behöriga tullkontorens officiella öppettider. Tullmyndigheterna får dock ta ut avgifter för särskilda tjänster. Uppräkningen i den ifrågavarande artikeln är en exemplifiering som inte bedöms vara uttömmande. Med beaktande av den särskilda karaktär som prövningen av godkännandet har, i relation till exempelvis tullkontroller i samband med import eller export av varor, görs bedömningen att detta är en särskild tjänst i artikelns mening. Mot den bakgrunden bedöms inte artikeln utgöra ett hinder mot att en avgift tas ut för prövningen av godkännandet. Det uppmärksammas också att artikeln uttryckligen tillåter att avgifter tas ut för särskilda tjänster som föranleder tullpersonals närvaro på annan plats än tullens lokaler. Här skulle med andra ord uttryckligen kunna innefattas sådana godkännandekontroller som sker genom en ambulerande verksamhet.

Av 5 § andra stycket avgiftsförordningen framgår att avgifter ska beräknas så att de helt täcker verksamhetens kostnader (full kostnadstäckning), om inte regeringen har föreskrivit något annat. Som framgår under avsnitt 3.4 har det sammanlagda antalet individuella första godkännanden samt återkommande godkännanden sedan åtminstone år 2019 inte överstigit 100 per år. Antalet minskade kraftigt från år 2022, för att under åren 2023 och 2024 vara noll till antalet. Även om det föreligger betydande osäkerhet kring den framtida utvecklingen och vilket antal prövningar av godkännanden som kan komma att efterfrågas görs bedömningen att antalet efterfrågade godkännandekontroller kommer vara lågt under överskådlig framtid. Det framstår mot den bakgrunden inte som

lämpligt att avgiften ska beräknas på ett sådant sätt att den helt täcker Tullverkets kostnader för prövningen av godkännandet.

Regeringen behöver därför genom förordning fastställa den offentligrättsliga avgiftens storlek. Det finns flera metoder för att fastställa en avgifts storlek. Ett alternativ är att direkt i författningstexten reglera avgiftens storlek. En fördel med denna lösning är att avgiften kan fastställas till ett belopp som framstår som väl övervägt. Vanligen används detta alternativ när myndigheten får disponera intäkten från avgiften. En nackdel med denna lösning är att justeringar i avgiftens storlek måste ske genom ändring av författning.

Ett annat alternativ är att avgiftens storlek görs beroende av de avgiftsklasser som anges i 10 § avgiftsförordningen. En fördel med denna lösning är att avgiftens storlek justeras automatiskt när det sker ändringar i nämnda paragraf, vilket generellt sett är påkallat vid allmänna prisökningar i samhället. En nackdel med denna lösning är att avgiften behöver fastställas till någon av de tio avgiftsklasserna. Detta kan i vissa fall anses vara ett alltför trubbigt instrument när en avgift ska fastställas. I fråga om en avgift för prövning av godkännande enligt TIR-konventionen bör det exempelvis beaktas om avgiften är för hög eller för låg i förhållande till jämförbara avtalsslutande stater, och om det kan uppstå konkurrensnackdelar eller fördelar för svenska transportörer.

Bedömningen görs dock att fördelarna med att göra avgiftens storlek beroende av de avgiftsklasser som anges i 10 § överväger de nackdelar som kan uppstå.

Som framgår under avsnitt 3.4 har Bilprovningen tagit ut differentierade avgifter för ett första godkännande och för ett återkommande godkännande; 3 529 kr respektive 2 649 kr. Avgiften är exklusive mervärdesskatt. Det får utgås från att de transportörer som har önskat att Bilprovningen ska pröva godkännande av deras vägfordon eller containrar enligt TIR-konventionen är registrerade för mervärdesskatt och bedriver en mervärdesskattepliktig verksamhet med avdragsrätt för ingående skatt. De nämnda beloppen utgör därför den avdragsgilla kostnaden i verksamheten.

Den avgift som nu föreslås kommer vara en offentligrättslig avgift, på vilken mervärdesskatt inte ska beräknas. Om avsikten är att kostnaden för transportörer inte ska öka bör således avgiften fastställas till ett belopp som i vart fall inte överstiger det belopp som Bilprovningen har tagit ut exklusive mervärdesskatt.

Bedömningen görs att ett första godkännande är förenat med en något större arbetsinsats än ett återkommande godkännande. Vid det första godkännandet får det antas att den tjänsteperson som utför kontrollen behöver göra en mer djupgående kontroll och bekanta sig med det vägfordon eller container som kontrollen avser. Vid en återkommande kontroll kommer naturligen kontrollen mer att inrikta sig på att säkerställa att inte nya brister har uppstått genom slitage eller manipulation. Vägfordonet eller containern är dock redan känd sedan en tidigare kontroll. Denna skillnad i arbetsinsats får antas också reflekteras i Bilprovningens differentierade besiktningsavgifter. Med tanke på den relativt låga volymen prövningar av godkännande som har varit för handen sedan åtminstone år 2019 kan det inte utgås från att besiktningsavgifterna som Bilprovningen tagit ut för prövning av godkännande har täckt

samtliga kostnader som företaget har haft för att upprätthålla förmågan att pröva godkännanden enligt TIR-konventionen. Det får dock ändå antas att besiktningsavgiften har täckt åtminstone de direkta kostnaderna som har varit förenade med prövningen av godkännandet.

Den offentligrättsliga avgift som det nu föreslås att Tullverket ska ta ut syftar dock inte på samma sätt till att uppnå full kostnadstäckning. Därmed bedöms det i sig inte finnas något hinder mot att avgiftens storlek inte fullt ut reflekterar den arbetsinsats som har krävts för att genomföra kontrollen. Om det inte finns skäl som talar emot detta bedöms det därför som möjligt att placera ett första godkännande och ett återkommande godkännande i samma avgiftsklass.

Avgiftsklass 3 enligt 10 § avgiftsförordningen är fastställd till 1 890 kr och avgiftsklass 4 är fastställd till 3 300 kr. Detta betyder att avgiftsklass 3 understiger de besiktningsavgifter som Bilprovningen har tagit ut såväl för ett första godkännande som för ett återkommande godkännande. Avgiftsklass 4 understiger besiktningsavgiften för ett första godkännande men överstiger besiktningsavgiften för ett återkommande godkännande. Utifrån ett konkurrensperspektiv och med hänsyn till att transportörer inte bör åläggas onödiga kostnader för att tillse att deras vägfordon eller containrar uppfyller kraven enligt TIR-konventionen framstår det dock som väl avvägt att ta ut avgift enligt avgiftsklass 3 för både ett första godkännande och för ett återkommande godkännande.

En myndighet kan under vissa omständigheter disponera intäkterna från en avgift, vilket brukar benämnas som specialdestinering. Om däremot myndigheten inte får disponera intäkterna från en avgift ska redovisningen göras mot en inkomsttitel. Inkomster och utgifter ska redovisas brutto i statens budget och redovisning ska som huvudregel göras mot inkomsttitlar (se 3 kap. 4 § och 4 kap. 1 och 2 §§ budgetlagen [2011:203]). Av förarbetena framgår att det vid avvikande från principen om bruttoredovisning av existerande avgifter bör anges tydliga motiv till varför anslagsfinansiering bedöms vara en sämre lösning (se propositionen En reformerad budgetlag, prop. 2010/11:40 s. 40). Det har i ärendet inte framkommit skäl som talar för att intäkterna från avgiften ska disponeras av Tullverket. Därmed ska intäkterna hänföras till en ny inkomsttitel som ska avse Tullverkets inkomster från prövning av godkännande enligt TIR-konventionen. Det kan mot denna bakgrund finnas anledning för regeringen att återkomma i frågan i regleringsbrevet för Tullverket.

6 Behovet av följdändringar

Promemorians bedömning

Förslagen föranleder inte behov av några följdändringar.

Skälen för promemorians bedömning

Tullverkets ansvar för den nya uppgiften att pröva frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-

konventionen kommer följa uttryckligen av tullförordningen. Det finns därutöver inget behov av att reglera den nya uppgiften i annan författning eller regeringsbeslut. Bestämmelser om transitering enligt TIR-konventionen finns i 3 kap. 19–21 §§ tullförordningen. I 21 § anges att Tullverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av bestämmelserna i 18–20 §§ om godkännande av fordon eller containrar enligt TIR-konventionen. Innan Tullverket meddelar sådana föreskrifter, bör Transportstyrelsen ges tillfälle att yttra sig i frågor av betydelse för trafiksäkerheten.

Tullverket har meddelat sådana föreskrifter, bl.a. Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2006:10) om godkännande av vägfordon och containrar enligt TIR-konventionen. I dessa föreskrifter har Tullverket bl.a. reglerat närmare tekniska krav för att ett vägfordon eller container ska kunna godkännas. Tullverket har även fastställt vissa krav på fotodokumentation. Om Tullverket utses som myndighet att pröva godkännande enligt TIR-konventionen kan det därutöver finnas ett behov av att reglera närmare bestämmelser om hur godkännandekontrollerna ska utföras samt närmare bestämmelser om utfärdandet av godkännandebevis. Bedömningen görs att sådana föreskrifter kommer att rymmas inom det bemyndigande som Tullverket redan har genom 3 kap. 21 § tullförordningen. Mot denna bakgrund finns inte något ytterligare behov av bemyndigande till Tullverket.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag

Författningsförslaget ska träda i kraft den 1 december 2026.

Tullverket ska efter ikraftträdandet pröva frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt bilaga 3 eller del II av bilaga 7 till TIR-konventionen som har inletts hos Bilprovningen. Bilprovningen ska överlämna handlingarna till Tullverket.

Skälen för promemorians förslag

De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Den tidigaste tidpunkt som de föreslagna ändringarna kan träda i kraft bedöms vara den 1 december 2026.

Med beaktande av att Tullverket numera bedöms vara den aktör som är bäst lämpad att pröva de aktuella godkännandena bör prövningen flyttas över dit i så stor utsträckning som möjligt. Det framstår därför som lämpligt att Tullverket efter ikraftträdandet ska pröva frågor om godkännande av fordon eller containrar som redan har inletts hos Bilprovningen. Bilprovningen ska överlämna handlingarna till Tullverket.

8 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagens effekter i den omfattning som bedöms stå i proportion till det aktuella ärendet och med utgångspunkt i relevanta delar av 7 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Redogörelser enligt kraven i 6 § samma förordning återfinns i avsnitten 3 och 4 i den omfattning som bedöms lämpligt.

8.1 Konsekvenser för enskilda och företag

Bilprovningen tar i dag ut en besiktningsavgift för första godkännanden samt för återkommande godkännanden. Den avgift som Tullverket ska ta ut föreslås vara lägre än de motsvarande avgifterna hos Bilprovningen. Detta får antas vara positivt för de ifrågavarande transportörerna.

Bilprovningen erbjuder i dag prövning av godkännande enligt TIR-konventionen på åtta olika bilprovningskontor i landet. Dessa är lokaliserade från Gävle i norr till Helsingborg i söder.

Beroende på hur Tullverket kommer organisera sin verksamhet kan tillgängligheten för företag komma att påverkas. Om Tullverket bedriver en ambulerande verksamhet kan tillgängligheten av godkännandekontroller bli avhängig på eventuella begränsningar av ifrågavarande tulltjänstemäns resor i landet. Om verksamheten i något skede bedrivs vid en fast anläggning hos Tullverket får det utgås från att efterfrågan, i vart fall utifrån tillgänglig statistik över utförda kontroller, inte kommer motivera så många som åtta anläggningar. Detta kan komma att påverka tillgängligheten.

Ändringen kommer i samma utsträckning påverka enskilda som bedriver enskild näringsverksamhet. Enskilda, i betydelsen privatpersoner, berörs inte av förslaget eftersom prövningen av godkännande endast sker av fordon och containrar som ska användas för att genomföra TIR-transiteringar. Sådana utförs inte av privatpersoner.

Genom den ändrade regleringen ska Bilprovningen inte längre utföra godkännandekontrollen eller utfärda godkännandebevis. Detta innebär att deras verksamhet i viss utsträckning kommer renodlas. Med beaktande av att Bilprovningens besiktningsavgifter troligen inte har täckt samtliga kostnader, som företaget har haft för att upprätthålla förmågan att pröva godkännanden enligt TIR-konventionen, kommer möjligen även vissa kostnadsreduktioner kunna påräknas.

8.2 Konsekvenser för Tullverket

Tullverket är i dag inte involverad i den fysiska kontroll som är en förutsättning för att kunna avgöra om det aktuella vägfordonet eller containern uppfyller de krav som uppställs i de ifrågavarande bilagorna till TIR-konventionen. Däremot ska Bilprovningen enligt den nuvarande ordningen ge Tullverket tillfälle att yttra sig innan frågor om godkännande prövas. Som framgår under avsnitt 3.4 har Tullverket inte givits tillfälle att yttra sig innan prövningen hos Bilprovningen eller prövat frågan om

medgivande till fortsatt transport i fordonet eller containrarna efter omlastning som föranletts av olyckshändelse.

Under år 2021 utfördes 85 återkommande godkännanden. Att godkännandena inte har förnyats kan, som framgår under avsnitt 3.4, ha föranlett att svenska vägfordon inte har använts för TIR-transporter till Ryssland eller Belarus. Om detta är orsaken till att inga godkännandekontroller har utförts, och för det fall att relationen med Belarus och Ryssland skulle normaliseras, kan det inte uteslutas att det skulle finnas ett uppdämt behov hos vissa transportörer av att låta sina fordon genomgå kontroller för ett återkommande godkännande. Det går dock inte att förutse vilka behov av transporter enligt TIR-konventionen som kommer att finnas vid denna tidpunkt, samt hur de ifrågavarande transportörernas affärsmodeller kommer se ut.

Tullverket bedömer utifrån de förhållanden som var för handen under åren 2019–2021 att myndigheten, om den ska ta över godkännande-kontrollerna, kan behöva lämpliga lokaler men bedömer att kontrollerna även kan utföras på plats hos transportörerna eller utomhus. Om så blir fallet har Tullverket inga lokalkostnader för arbetsuppgifterna, men däremot skulle det i sådant fall finnas ett behov av att ett specialanpassat fordon som beräknas kosta uppskattningsvis 1 miljon kr. Om kontrollerna ska utföras i Tullverkets lokaler bedömer myndigheten att detta föranleder ytterligare kostnader om 10–15 miljoner kr, exklusive kostnad för mark, markarbeten och logistikytor.

Tullverket bedömer att uppgifterna skulle kräva uppskattningsvis två årsarbetskrafter. Vidare behöver tulltjänstemän utbildas för arbets-uppgiften. Kostnaden beräknas till uppskattningsvis 50 000–100 000 kr, och ryms enligt Tullverket inom befintliga ekonomiska ramar.

Som framgår av avsnitt 4 bör det ankomma på Tullverket att organisera sin verksamhet på ett sådant sätt att den både tillmötesgår transportörernas behov av att utan alltför stor olägenhet låta kontrollera sina vägfordon, och i förekommande fall containrar, och att Tullverket bedriver sin verksamhet på ett kostnadseffektivt sätt. Utifrån att det inte har skett några prövningar av godkännanden enligt TIR-konventionen under de senaste åren bedöms det dock, under förutsättning att antalet kontroller inte ökar dramatiskt, som en rimlig utgångspunkt att det hos Tullverket inte upprättas specialanpassade lokaler för ändamålet.

Som framgår av avsnitt 5 föreslås intäkterna från avgift för utförandet av godkännandekontrollen och utfärdande av godkännandebevis inte disponeras av Tullverket, utan hänföras till en inkomsttitel. Bedömningen görs att det i nuläget inte föreligger skäl att kompensera Tullverket för de kostnader som kan tänkas uppkomma till följd av förslaget att Tullverket ska pröva godkännanden enligt TIR-konventionen. Dessa kostnader får i stället anses rymmas inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar.

8.3 Konsekvenser för övriga statliga myndigheter och domstolar

I den mån som Tullverket kommer meddela föreskrifter kan Transport-styrelsen komma att belastas med visst arbete kopplat till granskning av

föreskrifter. Förslagen i promemorian bedöms i övrigt inte medföra några konsekvenser för statliga myndigheter.

Liksom andra beslut enligt tullagstiftningen bör Tullverkets beslut om ett vägfordon eller en container ska godkännas enligt TIR-konventionen kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt 6 kap. 2 § 1 tullagen. Om detta innebär en ökad måltillströmning till de allmänna förvaltningsdomstolarna är svårt att bedöma. En sådan eventuell ökning av måltillströmningen får dock antas vara marginell.

8.4 Övriga konsekvenser

Förslaget bedöms inte ha några konsekvenser på brottsligheten eller det brottsförebyggande arbetet.

Av avsnitt 3.4 framgår det att Tullverket uppger sig inte ha kännedom om att myndigheten skulle ha givits tillfälle att yttra sig innan Bilprovningen prövar frågor om godkännande. Denna typ av brister i kommunikationen undanröjs genom förslaget. Det har inte framkommit att förslaget skulle ha någon påverkan på trafiksäkerheten.

I övrigt bedöms det föreslagna regelverket inte påverka regioner eller kommuner. Det kommer inte heller påverka det kommunala självstyret. Förslagen förväntas inte medföra några konsekvenser för jämställdheten, integrationen eller miljön eller få några andra konsekvenser som bör redovisas särskilt.