

Regelrådet är ett oberoende särskilt beslutsorgan utsett av regeringen. Rådets uppgift består av att bedöma konsekvensutredningars kvalitet med hänsyn till de effekter författningsförslaget kan få för företag.

Transportstyrelsen
Transportregisteravdelningen
701 88 Örebro

Yttrande över Transportstyrelsens föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Remissen avser nya föreskrifter om registrering av fordon med mera i vägtrafikregistret. Om förslaget beslutas upphör Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon med mera i vägtrafikregistret.

Förslaget till nya föreskrifter avser närmare bestämmelser om:

1. Direktåtkomst
Området rör förfarandet om ansökan om elektronisk direktåtkomst till vägtrafikregistret. Förslaget innebär att krav på vilka uppgifter och handlingar som den sökande ska bifoga ansökan, kodifieras och blir överensstämmande med den praxis som Transportstyrelsen redan tillämpar.
2. Hänvisningar till ändrade begrepp
Nationella begrepp tas bort och internationella bestämmelser införlivas.
3. Elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering
 - Kravet på bevis om flytande trafikförsäkring vid elektronisk överföring slopas. Kravet har enligt Transportstyrelsen aldrig tillämpats. Förslaget innebär att det som varit myndighetens praxis nu kodifieras i föreskrifterna.
 - Enligt förslaget blir det tydligare när Transportstyrelsen får återkalla tillstånd.
4. Elektronisk överföring av anmälningar om fordon
 - Samråd om blanketten
Nuvarande reglering anger hur Transportstyrelsen ska samråda internt vid fastställande av blanketten för direktanmälan till vägtrafikregistret. Bestämmelsen har därmed, enligt myndigheten, inget allmänintresse och tas bort från föreskrifterna.
 - Ansökan om medgivande till direktanmälan
Förslaget avser möjlighet att elektroniskt anmäla uppgifter till vägtrafikregistret. Enligt förslaget blir bestämmelserna enhetliga i förhållande till de som finns för ansökan om saluvagnslicens när det gäller vilka uppgifter som ska lämnas. Transportstyrelsen uppger att ansökan om direktanmälan och saluvagnslicens oftast sker samtidigt. Myndigheten uppger att förslaget innebär att det som redan tillämpas i praxis nu kodifieras.

- I en annan bestämmelse framgår att den som handlar med fordon ska kunna visa att verksamheten är yrkesmässig, genom att bland annat visa uppgift om antalet sålda fordon under de senaste sex månaderna. Enligt förslaget görs reglerna om så att kraven blir desamma som vid ansökan om saluvagnslicens, det vill säga att kraven ändras så att företagen ska ta fram underlag för sålda fordon för tolv månader.
 - Ytterligare en bestämmelse handlar om bevis av yrkesmässighet genom krav på flytande trafikförsäkring. Förslaget innebär att kravet slopas, vilket, enligt Transportstyrelsen, innebär att det som redan tillämpas i praktiken, nu kodifieras i föreskrifterna.
5. Registreringsskyltar
- Fabrikatskod på registreringsskyltar
Enligt förslaget ska fabrikatskoden anges på registreringsskylten. Denna uppgift finns, enligt Transportstyrelsen redan idag på registreringsskylten, vilket gör att redan tillämpad praxis nu kodifieras i föreskrifterna.
 - Tilldelning av registreringsskylt för motorcykel
Förslaget innebär att reglerna för tilldelning av registreringsskyltar blir enhetlig för motorcykel och moped klass 1. Detta innebär, enligt Transportstyrelsen, att fordonsägare till motorcykel inte längre behöver ansöka om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering.
 - Tilldelning av registreringsskylt för traktorer
Förslaget innebär att praxis gällande storleken på registreringsskyltarna som tilldelas traktorer, nu kodifieras i föreskrifterna.
 - Provisoriska registreringsskyltar
Förslaget innebär att måtten på de provisoriska skyltarna ändras till måtten för den vanligaste förekommande skylten.
 - Möjligheten att använda personlig fordonsskylt
Enligt förslaget förtydligas vilka villkor som ska uppfyllas för att få göra en ansökan samt att ansökningsförfarandet för hur en elektronisk ansökan ska göras förtydligas.
 - Saluvagnslicens
Förslaget innebär att uppgifterna om saluvagnslicens ska anges på registreringsskylten istället för på det särskilda klistermärke som idag fästs på skylten. Med förslaget görs myndighetens hantering om från att ha varit helt manuell till att bli automatiserad.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Transportstyrelsen uppger att bakgrunden till förslaget är att nuvarande föreskrifter i vissa fall inte stämmer överens med myndighetens tillämpning i praktiken. Det förekommer även begrepp i de nationella föreskrifterna som inte överensstämmer med begreppen som används i EU-lagstiftningen. Otydligheter finns vidare avseende vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas olika ansökningar, vilket, enligt Transportstyrelsen, gett upphov till onödigt långa handläggningstider. Det finns också olika regler för registreringsskyltar som avser skyltarnas mått och vilka uppgifter som ska anges på skylten.

Det finns flera syften med förslaget. Dels handlar det om att i föreskrifterna kodifiera det som redan tillämpas i myndighetens praxis, dels att se över nationella begrepp som används i föreskrifterna, så att de överensstämmer med EU:s lagstiftning och dels att göra bestämmelserna tydligare för företagen. Syftet är också att få till stånd mer enhetliga bestämmelser avseende registreringsskyltar och att samla bestämmelserna på samma ställe i föreskrifterna.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt redogjort för förslagets bakgrund och syfte.

Alternativa lösningar och effekterna om ingen reglering kommer till stånd

- Direktåtkomst

Som alternativ till reglering, uppger Transportstyrelsen att myndigheten behöver bli bättre på att informera den som ansöker om att det finns ett särskilt ansökningsformulär samt ändra i det befintliga formuläret så att det framgår vilka handlingar som ska bifogas.

Om ingen reglering kommer till stånd, kommer det, enligt myndigheten, fortfarande att vara ottydligt för den sökande om vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas, vilket kommer att göra att cirka 30 procent av de 600 sökande per år, även fortsättningsvis kommer att behöva komplettera sin ansökan.

- Hänvisningar till ändrade begrepp

Transportstyrelsen har inte kunnat identifiera några alternativ till reglering, eftersom Sverige är bundet att införliva internationella regler i de nationella föreskrifterna.

Regelrådet kan konstatera att bestämmelserna inte berör företag direkt, varför denna reglering inte kommenteras vidare i yttrandet.

- Elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering

Ett alternativ till reglering är att ändra praxis och börja kräva flytande trafikförsäkring. Detta skulle, enligt Transportstyrelsen, främst drabba privatpersoner som när de ska nyregistrera motorcyklar och mopeder inte kommer att kunna göra denna registrering på dem själva i form av privatpersoner, utan måste registrera på en återförsäljare. Myndigheten har slopat kravet för att underlätta för privatpersoner.

Om ingen reglering kommer till stånd, kommer föreskrifterna inte att stämma överens med de bestämmelser som myndigheten tillämpar i praktiken.

När det gäller förtydligande av bestämmelserna om när Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd, har inte myndigheten kunnat identifiera något alternativ till reglering.

Om ingen reglering kommer till stånd, kommer det även fortsättningsvis att vara ottydligt om vad som gäller avseende återkallelse av tillstånd.

- Elektronisk överföring av anmälningar om fordon

Regelrådet kan konstatera att Transportstyrelsens bestämmelser om sitt interna samråd inte berör företag, varför denna reglering inte kommenteras vidare i yttrandet.

Som alternativ till reglering gällande vilka krav som ska ställas vid ansökan om direktanmälan, uppger Transportstyrelsen att den kan ändra i ansökningsformuläret så att det där framgår vilka uppgifter och handlingar som ska bifogas. Myndigheten bedömer emellertid att en sådan ändring inte kommer att vara tillräcklig för att antalet fall, där kompletteringar behöver begäras in, ska minska i någon högre grad.

Om ingen reglering kommer till stånd, kommer det att förbli ottydligt för den sökande om vilka krav som gäller. Det kommer då även fortsättningsvis att saknas regelstöd för myndighetens krav som gäller enligt nuvarande praxis. Samtidigt kommer reglerna att skilja sig från dem om saluvagnslicens, vilket försvårar för de sökande.

När det gäller bestämmelserna om tidsperioden för försäljningsredovisningen av fordon, har Transportstyrelsen inte kunnat identifiera något alternativ till reglering. Om ingen reglering kommer till stånd, kommer Transportstyrelsen även fortsättningsvis att behöva begära in kompletteringar av uppgifter om företagens försäljning av fordon för att kunna avgöra om verksamheten är yrkesmässig.

Avseende kraven på flytande trafikförsäkring för samtliga saluhållna fordon som är trafikförsäkringspliktiga uppger Transportstyrelsen att alternativet till reglering är att ändra praxis och istället börja kräva företagen på försäkringsbevisen. Detta alternativ ser myndigheten inte som lämpligt eftersom det, enligt Transportstyrelsen, inte finns någon nytta med att kräva in ett sådant bevis.

Om ingen reglering kommer till stånd, befärar Transportstyrelsen, att vissa företag skaffar en flytande trafikförsäkring för att de tror att en sådan behövs för att få ett medgivande till direktanmälan. Det finns, enligt myndigheten, även en risk att vissa företag inte kommer att ansöka om direktanmälan till vägtrafikregistret på grund av den kostnad som en försäkring medför. Praxis kommer även fortsättningsvis att skilja sig från regleringen.

- Registreringsskyltar

Transportstyrelsen har inte kunnat identifiera några alternativ till de förslag som rör registreringsskyltar.

Om ingen reglering kommer till stånd, kommer det att innebära att bestämmelserna på området fortsättningsvis kommer att vara svåröverskådliga och Transportstyrelsens praxis kommer därmed inte att stämma med det som är kodifierat i nuvarande föreskrifter.

När det gäller skyltar för motorcykel kommer en utebliven reglering att innebära att dessa fordonsägare ibland kommer att tvingas ansöka om undantag i de fall skylten inte passar på grund av fordonets konstruktion. För skyltar för traktorer gäller att Transportstyrelsens praxis inte kommer att kunna vara förenlig med föreskrifterna, eftersom det inte går att tilldela de föreskrivna skyltarna på grund av att dessa helt enkelt inte ryms på fordonet. Om Transportstyrelsen ändå skulle tilldela föreskriven skylt, skulle det innebära att företagen skulle behöva ansöka om annan typ av skylt för traktorer, vilket skulle medföra kostnader för företagen. Liknande problem finns för provisoriska skyltar, eftersom nuvarande skyltmått gör det svårt att fästa skylten på fordonets skylthållare, på grund av att ytmåttet avviker från den vanligaste förekommande skylten. Transportstyrelsen kommer därmed även fortsättningsvis att sakna regelstöd för gällande praxis. När det gäller ansökan om personlig fordonsskylt kommer en utebliven reglering att medföra att det även fortsättningsvis kommer att vara otydligt om hur en elektronisk ansökan ska gå till, vilket sannolikt medför att myndigheten också framledes kommer att behöva begära in kompletteringar om inte alla nödvändiga uppgifter finns med i ansökan.

Avseende saluvagnsskyltar är denna hantering idag helt manuell och därmed både tids- och kostnadskrävande för myndigheten. Om ingen reglering kommer till stånd, kommer därmed den manuella hanteringen att finnas kvar.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt redogjort för alternativa lösningar samt effekter om ingen reglering kommer till stånd.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Av konsekvensutredningen framgår att förslaget avser nationella regleringar och att bestämmelserna i förslaget är fullt förenliga med EU-rätten.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt redogjort för förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Av konsekvensutredningen framgår att förslaget ska träda ikraft den 1 januari 2016 och att tidpunkten är beroende på utfallet i notifieringsförfarandet till EU-kommissionen.

Transportstyrelsen bedömer vidare att det finns behov av informationsinsatser gentemot företagen och att myndigheten därför behöver göra riktade insatser såväl internt som externt.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt redogjort för behov av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

- Direktåtkomst

Av konsekvensutredningen framgår att myndigheten får in omkring 600 ansökningar om direktåtkomst till vägtrafikregistret varje år. Av dessa bedöms cirka 30 procent vara i behov av kompletteringar. Det framgår inte av konsekvensutredningen hur många av dessa 30 procent som kommer från företag. Transportstyrelsen uppger att företagen som ansöker är bilhandlare, besiktningsorgan, försäkringsbolag och parkeringsbolag. Storleken uppges variera.

- Elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering

När det gäller bestämmelserna om flytande trafikförsäkring är det idag ett 60-tal företag som använder sig av myndighetens elektroniska tjänst. Via myndighetens filregistreringsrutin registreras cirka 13 000 mopeder och motorcyklar per år, varav cirka 2000 ansökningar kommer från företag.

För återkallelse av tillstånd uppger Transportstyrelsen att det varje år inkommer cirka 400 000 ansökningar om registrering av fordon från registrerade importörer och yrkesmässiga tillverkare. Företagen kan vara fordonstillverkare som i fallet med Volvo eller tillverkarens representant i Sverige, exempelvis Audi.

- Elektronisk överföring av anmälningar om fordon

Av konsekvensutredningen framgår att det varje år inkommer cirka 600 ansökningar 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 varierar, enligt förslagsställaren, från små till stora företag.

- Registreringsskyltar

Myndigheten uppger att det varje år inkommer cirka fem ansökningar från företag om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering. Det rör sig om företag som vill ha en annan skyltstorlek än den tvåradiga skylt som idag tilldelas motorcyklar på grund av motorcykelns konstruktion eller användningssätt. Dessa företag är, enligt förslagsställaren, verksamma inom fordonsbranschen eller är 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. Förslagsställaren har svårt att uppskatta storleken på företagen, eftersom de kan variera.

När det gäller skyltar för traktorer anser Transportstyrelsen att det inte går att uppskatta antalet företag, eftersom det kan handla om tillverkarens representant, registrerade importörer och återförsäljare och

dels företag som använder traktorer i sin verksamhet. Storleken kan enligt Transportstyrelsen inte uppskattas, eftersom den kan variera.

Gällande provisoriska skyltar har Transportstyrelsen inte uppskattat hur många företag som berörs, eftersom dessa skyltar lämnas ut av polisen.

Avseende personliga fordonsskyltar uppges i konsekvensutredningen att det varje år inkommer cirka 2000 ansökningar om personliga fordonsskyltar. Ett 50-tal av dessa är ansökningar, där kraven inte är uppfyllda, varav cirka 25 kommer från företag. Dessa kan, enligt Transportstyrelsen, vara biluthyringsföretag, åkeriföretag eller andra företag som vill ha sitt företagsnamn eller liknande på registreringsskylten för de fordon som de använder i sin verksamhet.

När det gäller klistermärket på saluvagnsskylt berörs, enligt konsekvensutredningen, cirka 800 företag per år av den föreslagna ändringen. Transportstyrelsen uppges även att skyltillverkarna berörs när nya skyltar ska tillverkas. Enligt myndigheten finns det i dagsläget avtal med en skyltleverantör.

Regelrådet kan konstatera att det av konsekvensutredningen framgår att de föreslagna bestämmelserna berör flera olika branscher samt både stora och små företag, vilket förslagsställaren försökt belysa på ett godtagbart sätt. Av konsekvensutredningen framgår även uppgifter om antalet berörda företag, förutom i fallet med frågan om direktåtkomst, där Regelrådet fått kompletterande uppgifter i efterhand. I övrigt anser Regelrådet att Transportstyrelsen hos Polismyndigheten borde ha kunnat undersöka hur många företag som berörs av regleringen avseende provisoriska skyltar.

Förändringen i de berörda företagens kostnader och verksamhet

Administrativa kostnader

- Direktåtkomst

Transportstyrelsen gör bedömningen att det blir en minskad tidsåtgång för företagen om bestämmelserna om direktåtkomst regleras i föreskrifterna på motsvarande sätt som för direktanmälan. Företagens kostnader förväntas minska, eftersom de kommer att veta vilka krav som ställs vid ansökan, vilket i sin tur innebär att de kommer att behöva komplettera ansökningarna mindre ofta.

Transportstyrelsen uppges att av de cirka 600 ansökningar som inkommer årligen, måste cirka 30 procent i dagsläget kompletteras på grund av att det saknas uppgifter eller handlingar i ansökan. Av konsekvensutredningen framgår inte hur många av dessa 30 procent som kommer från företag.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren inte beräknat eller ens uppskattat den förväntade kostnadsminskningen för de företag som slipper komplettera sina ansökningar, när villkoren för ansökningarna blir mer kända. Regelrådet anser heller inte att det inte är tydligt vilka krav myndigheten ställt på företagen i samband med ansökningsförfarandet och hur dessa krav har ställts, eftersom det av konsekvensutredningen framgår att kraven inte heller framgått av ansökningsblanketten. Det går därför inte, att med utgångspunkt från konsekvensutredningen, få klarhet i om kraven, som nu kodifieras, är att betrakta som nya krav på företagen.

- Elektronisk överföring av ansökan om nyregistrering

När det gäller det slopade kravet på flytande trafikförsäkring, uppges Transportstyrelsen, att förslaget inte innebär någon förändring för företagen jämfört med idag, eftersom kravet om flytande trafikförsäkring aldrig tillämpats. Det senare framgår inte av konsekvensutredningen, men förklaras av förslagsställaren vid ett telefonsamtal. Transportstyrelsen tillägger i samtalet att förhållandena kring vad som gäller vid ansökan om nyregistrering är kända av företagen och att det därmed inte föreligger

någon risk att företagen ändå skaffar försäkringen. Myndigheten uppger även att den uträkning som finns i konsekvensutredningen och som avser företagens kostnader om föreskriftsbestämmelserna hade tillämpats istället för nuvarande praxis, är felaktig och vilseledande.

Gällande återkallelse av tillstånd, uppger Transportstyrelsen att detta inträffar en gång vart tionde år. Att bestämmelserna nu blir tydliga om vilka situationer myndigheten får rätt att återkalla tillstånden, innebär därmed inte att tidsåtgången eller kostnaderna för företagen kommer att ändras. Transportstyrelsen uppskattar att det tar cirka tio minuter per ärende att skicka in handlingarna pappersvägen, istället för att lämna dem elektroniskt.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens redogörelse för förhållandena avseende flytande trafikförsäkring är rörig och inte håller isär förslaget syfte gällande företag respektive privatpersoner. Regelrådet finner att, under förutsättning att det stämmer att det slopade kravet är allmänt känt hos företagen och att det således inte förekommer företag som tecknar försäkringen, innebär regleringen om det slopade kravet, sannolikt inte några kostnadsmissiga effekter på företagen. Regelrådet vill ändå påpeka att om det inte skulle vara säkerställt att det hos alla berörda företag är känt att det trots vad som regleras i föreskrifterna inte föreligger något krav på flytande trafikförsäkring, är detta att betrakta som ett ändrat krav. Transportstyrelsen skulle då behövt redovisa kostnaden för en flytande trafikförsäkring och hur många företag som myndigheten uppskattar tecknar en sådan, i tron om att det behövs vid nyregistrering av fordon.

Regelrådet delar förslagsställarens bedömning av konsekvenserna av tydligare regler för myndighetens skäl till återkallelse av tillstånd.

- Elektronisk överföring av anmälningar om fordon

Transportstyrelsen bedömer att företagets tidsåtgång kommer att minska om kraven om vilka uppgifter som ska lämnas vid ansökan om direktanmälan blir samma som för ansökan om saluvagnslicens. Av konsekvensutredningen framgår att företagen ofta ansöker om direktanmälan och saluvagnslicens samtidigt. Transportstyrelsen menar att när kraven blir enhetliga, blir reglerna tydligare för företagen och färre kompletteringar kommer därmed att behöva göras av företagen. Det framgår inte av konsekvensutredningen vilka kompletterande krav som ska gälla för ansökan om direktåtkomst.

När kraven på tidsperioden som ska visa på yrkesmässigheten ökar från sex till tolv månader, bedömer Transportstyrelsen att företagets tidsåtgång kan komma att öka, eftersom det torde ta företagen längre tid att ta fram försäljningsuppgifterna för en tidsperiod som är dubbelt så lång. Å andra sidan, uppger Transportstyrelsen att kompletteringskraven från myndigheten kommer att minska, då yrkesmässigheten sannolikt kommer att kunna avgöras när tidsperioden för försäljningsredovisningen ökar.

Avseende kravet på flytande trafikförsäkring för samtliga saluhållna fordon som är trafikförsäkringspliktiga, innebär förslaget att kravet slopas i föreskrifterna. Kravet var tänkt som en möjlighet att kontrollera yrkesmässigheten hos företagen, men eftersom detta redan kontrolleras genom att företagen ska redovisa försäljningsstatistik, är kravet i praktiken onödigt. Av konsekvensutredningen framgår att Transportstyrelsens praxis varit att inte kräva in försäkringsbeviset. Genom förslaget blir praxis och föreskrifterna enhetliga.

Av konsekvensutredningen framgår att förslagsställaren bedömer att förslaget innebär en kostnadsminskning för företagen när de inte längre behöver skaffa bevis om flytande trafikförsäkring och bifoga det i ansökan.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren inte beräknat eller uppskattat den kostnadsminskning som förväntas när Transportstyrelsen inte behöver begära in kompletteringar från företagen i samma utsträckning som tidigare. Regelrådet anser vidare att förslagsställaren borde ha angett den ökade tidsåtgången som det sannolikt tar för företagen när fler uppgifter än tidigare ska fyllas i ansökan om direktanmälan.

Avseende tidsperioden som ska visa yrkesmässigheten kan Regelrådet konstatera att förslagsställaren varken beräknat eller uppskattat den ökade kostnaden som delförslaget förväntas få för företagen. Regelrådet kan konstatera att detsamma gäller för den kostnadsminskning som det blir för företagen när de inte längre kommer att behöva komplettera sina ärenden i samma utsträckning som tidigare.

Regelrådet kan vidare konstatera att det inte är tydligt vilka kostnadsmässiga effekter förslaget om slopat krav på flytande trafikförsäkring får. Det finns inga uppgifter i konsekvensutredningen om hur mycket en flytande försäkring kostar och om myndigheten idag får in försäkringsbevis från företag som inte känner till det slopade kravet. Regelrådet kan även konstatera att det inte finns några beräkningar eller uppskattningar av förslagsställarens förväntade kostnadsminskning.

- Registreringsskyltar

Det finns inga uppgifter om att förslaget om fabrikatskod på registreringsskyltar skulle innebära några administrativa kostnader.

För tilldelning av registreringsskylt till motorcykel, uppger Transportstyrelsen, att det från företag årligen inkommer cirka fem ansökningar om undantag från bestämmelserna om fordonsregistrering. Den föreslagna regleringen skulle innebära att en mindre skylt än tidigare tilldelas motorcyklar och att reglerna därmed blir lika för motorcyklar och mopedklass 1. Konsekvenserna för företagen blir att de inte längre behöver ansöka om undantag.

När det gäller tilldelning av registreringsskylt för traktorer, gör Transportstyrelsen bedömningen att regleringen inte påverkar företagen, eftersom en mindre skylt än vad som anges i föreskrifterna, redan idag regelmässigt tilldelas traktorer.

Regleringen avseende provisoriska registreringsskyltar, medför, enligt myndigheten, inga kostnadsmässiga konsekvenser för företagen.

Regleringen avseende personliga registreringsskyltar innebär att det i föreskrifterna förtydligas att den som ansöker måste stå som registrerad ägare eller brukare i vägtrafikregistret. Det blir även tydligare hur ansökningsförfarandet för elektroniska ansökningar ska göras. Transportstyrelsen bedömer att det inte blir någon praktisk skillnad mot vad som gäller idag om det framgår av föreskrifterna att den sökande måste stå som registrerad ägare eller brukare i vägtrafikregistret. När det gäller förtydligandet om hur det elektroniska ansökningsförfarandet ska gå till, handlar det, enligt Transportstyrelsen om få företag per år som behöver komplettera sina ärenden på grund av att den elektroniska ansökningen inte är utförd på rätt sätt.

Avseende förslaget om saluvagnslicens direkt på registreringsskylten istället för på klistermärke, uppger Transportstyrelsen, att förslaget inte medför några kostnadsmässiga konsekvenser för företagen. För skylttillverkaren medför förändringen att ännu en skylt måste tillverkas. Myndigheten bedömer att kostnaden för skylttillverkningen och intäkterna tar ut varandra.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren varken beräknat eller uppskattat kostnadsbesparingen för de cirka fem företag som nu inte längre behöver ansöka om undantag från bestämmelserna om

fordonsregistrering. Regelrådet avser här tidsåtgången det tar att fylla i ansökan om undantag och som nu besparas de aktuella företagen. I de fall kostnadsminskningen betraktas som försumbar, borde förslagsställaren motiverat det sin bedömning. Avseende kostnaderna för tillverkningen av saluvagnsskyltar, anser Regelrådet att det av konsekvensutredningen inte framgår vem som får ta kostnaden. I övrigt delar Regelrådet förslagsställarens bedömning gällande de administrativa kostnaderna för den delen av förslaget som avser registreringsskyltar.

Finansiella kostnader

I konsekvensutredningen finns inga finansiella kostnader angivna.

Regelrådet kan däremot konstatera att förslaget sannolikt innebär att vissa finansiella kostnader försvinner för företagen. Den del av förslaget som avser slopat krav på flytande trafikförsäkring är ett sådant exempel, där företagen, i de fall det finns sådana som tidigare har betalat försäkringspremien, inte längre behöver uppvisa bevis på betald försäkring. Regelrådet kan likväl konstatera att förslagsställaren inte uppgett hur mycket försäkringen kostar och har heller inte beräknat eller uppskattat denna kostnadsbesparing.

I den del av förslaget som berör tilldelning av registreringsskyltar till motorcyklar, medför den nya regleringen att en skyltavgift på 90 kronor inte längre behöver betalas av de företag som begär undantag från bestämmelserna om fordonregistrering.

Materiella kostnader

I konsekvensutredningen finns inga materiella kostnader angivna.

Regelrådet har i sin bedömning av konsekvensutredningen heller inte kunnat identifiera några materiella kostnader.

Övriga kostnader

I konsekvensutredningen finns inga övriga kostnader angivna.

Regelrådet har i sin bedömning av konsekvensutredningen heller inte kunnat identifiera några övriga kostnader.

Verksamhet

I konsekvensutredningen finns inga effekter för företagens verksamhet angivna.

Regelrådet har i sin bedömning av konsekvensutredningen heller inte kunnat identifiera några sådana effekter.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Transportstyrelsen gör bedömningen att det, av förslagets alla delar, bara är i ett fall där konkurrensförhållandena kan påverkas. Det handlar om återkallelse av tillstånd, där myndigheten gör bedömningen att ett återkallat tillstånd kan påverka konkurrensen i det avseendet att tidsåtgången att registrera ett fordon manuellt tar längre tid. Att kunna registrera fordon elektroniskt har, enligt myndigheten, fler fördelar då processen går snabbare än den manuella hanteringen.

Regelrådet kan konstatera att det i konsekvensutredningen, under avsnittet som handlar om återkallelse av tillstånd, finns uppgifter om att återkallelse endast inträffar en gång vart tionde år. Med tanke på att

återkallandet därmed sannolikt riskerar att drabba ett mycket begränsat antal företag, är det Regelrådets uppfattning att konkurrenspåverkan i detta avseende är försumbar.

I övrigt delar Regelrådet förslagsställarens bedömning om att förslagets sannolikt inte påverkar de berörda företagens konkurrensförhållanden.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Transportstyrelsen uppger att det enbart är i den del av förslaget som berör bestämmelser om provisoriska registreringsskyltar, som företagen kan påverkas på annat sätt än vad som redan beskrivits. Det handlar i detta fall om företag som är i behov av provisorisk skylt för motorcyklar och moped och som med den föreslagna regleringen kommer att tilldelas en större skylt än idag. Företagen kommer att få svårt att placera skylten på fordonet, eftersom den provisoriska skylten, enligt Transportstyrelsen, är betydligt större än den vanliga motorcykel- och mopeds skylten. Förslagsställaren är medveten om problematiken, men uppger om att problemet redan förekommer idag, då den provisoriska skylt som idag tilldelas redan är för stor.

För andra företag som är fordonsägare till andra fordonsslag än motorcyklar och mopeder, uppger Transportstyrelsen, att dessa påverkas positivt. Anledningen är att den större skylten kan fästas i skylthållaren och att den blir mer synlig. Transportstyrelsen gör uppskattningen att de provisoriska skyltarna används betydligt mer på andra fordonsslag än motorcykel och moped, varför fördelen med att ändra skyltstorleken överväger de redovisade nackdelarna.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt redogjort för regleringens påverkan på företag i andra avseenden.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Transportstyrelsen bedömer att inga särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet har i sin granskning av konsekvensutredningen heller inte kunnat se att det föreligger särskilda behov av hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt redogjort för förslagets bakgrund och syfte, för alternativa lösningar och effekter om ingen reglering kommer till stånd samt för förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Det finns vidare en godtagbar redogörelse för tid för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser, för berörda företag utifrån antal, storlek och bransch och för påverkan på konkurrensförhållanden, liksom för påverkan i andra avseenden samt för särskilda hänsyn till små företag.

Regelrådet finner att vissa omständigheter i konsekvensutredningen inte är klarlagda beträffande förslagets kostnadsmissiga effekter för berörda företag. När det gäller direktåtkomst till vägtrafikregistret är det inte tydligt vilka uppgifter som idag krävs vid en ansökan och var någonstans dessa krav finns beskrivna eller om det enbart sker muntligen. Även om förslagsställaren följer en praxis som nu, enligt förslaget, ska kodifieras i föreskrifterna, är det inte osannolikt att det finns företag som inte känner till denna praxis och följaktigen ansöker på fel sätt. För dessa företag är delförslaget att betrakta som ett nytt krav. Regelrådet anser därför att tidsåtgången för att fylla i ansökan borde ha beräknats eller åtminstone uppskattats. Beräkningar eller uppskattningar borde även ha gjorts för tidsåtgången att fylla i den nya ansökan om medgivande till direktanmälan.

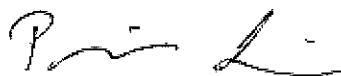
Förslagsställaren uppger på flera ställen i konsekvensutredningen att förslaget har som syfte att förtydliga för företagen om vilka villkor som gäller vid olika typer av ansökningar. Förslagsställarens uppfattning är att detta kommer att leda till färre krav på att företagen ska komplettera sina ansökningar, något som i sin tur bidrar till minskade kostnader för företagen. Regelrådet kan likväl konstatera att dessa kostnadsbesparingar varken är beräknade eller uppskattade.

Vidare finner Regelrådet att det inte är klarlagt om företagen är medvetna om Transportstyrelsens praxis gällande det slopade kravet på flytande trafikförsäkring, både när det gäller ansökan om nyregistrering och vid anmälan om fordon där yrkesmässigheten, enligt nuvarande bestämmelser, ska styrkas i form av ett försäkringsbevis för nämnda försäkring. I konsekvensutredningen framgår att Transportstyrelsen förväntar sig minskade kostnader för företagen när de inte längre behöver betala försäkringspremien och bifoga beviset i ansökan. Under avsnittet som rör flytande trafikförsäkring vid anmälan där yrkesmässigheten ska styrkas, uppges att företagen bedöms få minskade kostnader till följd av det slopade kravet. Regelrådet kan likväl konstatera att dessa kostnadsminskningar inte är beräknade eller ens uppskattade.

Med anledning av att det saknas beräkningar av förslagets kostnadsmissiga effekter för berörda företag, finner Regelrådet att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 2 mars 2015.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist ordförande, Lennart Palm, Leif Melin och Eleonor Kristoffersson-Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande

