

Enligt sändlista

Remiss – Förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter på vägtrafikområdet

Välkommen att ta del av **remiss av** föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna berör den som vill ansöka om tillstånd till testverksamhet av längre och tyngre fordonståg samt ansöka om EU-typgodkännande för bland annat jord- och skogsbrukstraktorer samt motorcyklar.

Ändringen av avgiftsföreskrifterna vad gäller tillstånd till testverksamhet är endast aktuell om trafikförordningen ändras.

Du hittar förslaget på: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast 15 februari 2016**.

Vänligen ange diariernr TSF 2015-151

Svara per e-post till: vag@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Mats Willén, utredare (frågor om testverksamheten)

010- 49 557 76

mats.willen@transportstyrelsen.se

Hans Norén, utredare (frågor om typgodkännande)

010-49 557 73

<mailto:hans.noren@transportstyrelsen.se>

Erik Reuterhäll, controller

010-49 556 60

erik.reuterhall@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Birgitta Hermansson
Direktör väg- och järnvägsavdelningen

Bilagor

Förslag till föreskrifter
Konsekvensutredning

Sändlista

Ekonomistyrningsverket
Sveriges Kommuner och Landsting
Polismyndigheten
Regelrådet
Trafikverket
Väg- och transportforskningsinstitutet

Bil Sweden
Sveriges Åkeriföretag
Transportgruppen
Volvo AB
Scania AB
Parator Industri AB
Lantmännen Maskin
Svensk Maskinprovning AB (SMP)
Sveriges motorcykelhandlares Riksförbund, SMR

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter på vägtrafikområdet;

TSFS 2016: [XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

VÄGTRAFIK

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 13 kap. 12 § trafikförordningen (1998:1276) och 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) att det i styrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter inom vägtrafikområdet ska införas två nya paragrafer, 2 kap. 2 a § och 3 kap. 14 a §, av följande lydelse.

2 kap.

2 a § Kontroll av produktionsöverensstämmelse enligt artikel 28 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon samt enligt artikel 33 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar debiteras genom löpande timtaxa enligt 1 kap. 3 §.

Vid utrikes förrättning debiteras utöver vad som sägs i första stycket avgift för restid med löpande timtaxa enligt 1 kap. 3 §, dock maximalt åtta timmar per person och väg, samt avgift för faktiska resekostnader. Med faktiska resekostnader avses kostnader för biljett, kostnader för transport på plats, boendekostnader, traktamenten och övriga kostnader som föranleds av tillsynen.

3 kap.

14 a § För prövning av ansökan om tillstånd enligt 4 kap. 17 d § trafikförordningen (1998:1276) debiteras löpande timtaxa enligt 1 kap. 3 §.

Denna författning träder i kraft den XX 2016.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Erik Reuterhäll
(Väg- och järnvägsavdelningen)

TSFS 2016:

Konsekvensutredning – ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom vägtrafikområdet

Tillstånd testverksamhet

Transportstyrelsen har i ärende med diarienummer TSG 2015-1293 *Framställan om ändring i trafikförordningen* föreslagit ändringar i trafikförordningen (1998:1276) avseende tillstånd till testverksamhet för längre och tyngre fordonståg. I förslaget fanns även förslag på ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter för handläggningen av ärenden.

Transportstyrelsen föreslår att handläggningen debiteras mot löpande timtaxa, enligt en ny 3 kap. 14 a §. Detta bedöms vara det enda alternativet för att nå full kostnadstäckning. Ändringen av avgiftsföreskrifterna vad gäller tillstånd till testverksamhet är endast aktuell om trafikförordningen ändras på det sätt som Transportstyrelsen föreslagit i framställan och regeringen därmed ger Transportstyrelsen ett bemyndigande att föreskriva om detta.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Genom ändringar i fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) är Transportstyrelsen godkännandemyndighet och kommer att pröva ansökningar samt även göra kontroller av produktionsöverensstämmelse enligt förordningarna (EU) nr 167/2013 samt (EU) nr 168/2013.

Transportstyrelsen hanterar sedan tidigare likartade ärenden utifrån bestämmelserna i fordonslagen och fordonsförordningen.

För att nå full kostnadstäckning och överensstämmelse med handläggning som idag sker enligt fordonslagen och fordonsförordningen föreslås att avgiftskonstruktionen ska vara samma som enligt 2 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter på vägtrafikområdet. Detta innebär att kontroll av produktionsöverensstämmelse debiteras mot löpande timtaxa, i likhet med hur tillsyn enligt fordonslagen idag hanteras.

En ny 2 kap. 2 a § föreslås därför för att reglera frågan om löpande timtaxa för kontroll av produktionsöverensstämmelse.

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1.1 Inledning

Transportstyrelsens kärnverksamhet utgörs av regelgivning, tillståndsprovning, tillsyn och registerhantering inom de fyra trafikslagen järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Transportstyrelsens verksamhet är avsedd att finansieras på ett enhetligt sätt genom att myndigheten har möjlighet att ta ut avgifter (jfr prop. 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet).

Transportstyrelsen har meddelat styrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter på vägtrafikområdet, senast ändrad genom TSFS 2015:43. Föreskrifterna innehåller bestämmelser om avgifter för Transportstyrelsens verksamhet inom vägtrafik- och vägtrafikregisterområdet.

1.1.2 Framställan om ändring i trafikförordningen – tillstånd testverksamhet

Transportstyrelsen har i ärende med diarienummer TSG 2015-1293 *Framställan om ändring i trafikförordningen* föreslagit ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Ändringarna avser att Transportstyrelsen ska få medge tillstånd till färd med längre och tyngre fordonståg med nya tekniker under en provperiod. Tillståndsprovningen föreslås regleras i 4 kap. 17 d § trafikförordningen. I framställan fanns även förslag på en ny paragraf i 13 kapitlet. Transportstyrelsen ska, enligt föreslagen lydelse av 13 kap. 12 § trafikförordningen, få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning enligt 4 kap. 17 d §.

Regeringen har remitterat Transportstyrelsens förslag. I framställan till regeringen förklarade Transportstyrelsen att den avsåg förbereda ett föreskriftsarbete för att – anpassat till ett eventuellt ikraftträdande av ändringarna i trafikförordningen – meddela föreskrifter om avgifter för provningen av tillståndsansökan.

Anledningen till att föreskriftsarbetet initierades i denna del är således för att Transportstyrelsen, vid en eventuell ändring av trafikförordningen, ska kunna ta ut avgifter för tillståndshandläggningen.

1.1.3 Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Bakgrund

Fordonslagen (2002:574) samt fordonsförordningen (2009:211) har ändrats med ikraftträdande 1 januari 2016 med bestämmelser som kompletterar

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, och
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Enligt en ny lydelse av 5 kap. 8 § fordonslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn enligt de båda förordningarna.

Regeringen har även ändrat fordonsförordningen (2009:211) så att Transportstyrelsen är godkännandemyndighet enligt de båda förordningarna och även bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn enligt de båda EU-förordningarna.

Godkännandemyndigheten enligt de båda förordningarna, Transportstyrelsen, kommer bland annat pröva frågor om typgodkännande av fordon och komponenter och separata tekniska enheter samt utseende av teknisk tjänst enligt de båda förordningarna. Dessa uppgifter motsvarar bestämmelser i 3 kap. fordonsförordningen. Godkännandemyndigheten ska även enligt artikel 28 förordningen (EU) nr 167/2013 samt enligt artikel 33 enligt förordningen (EU) nr 168/2013 göra kontroller av produktionsöverensstämmelse på de produkter som godkännandemyndigheten typgodkänt enligt förordningarna. Dessa uppgifter motsvarar bestämmelserna i 3 kap. 31–32 §§ ("fortlöpande kontroll") i fordonsförordningen. Bestämmelserna i fordonsförordningen är resultatet av genomförandet av ramdirektiven om typgodkännande jordbruks- och skogsbruksfordon samt om typgodkännande av typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, som båda upphävs genom ramförordningarna. I dessa delar (ansökningar om typgodkännande och fortlöpande kontroller/kontroller av produktionsöverensstämmelse) utgör hanteringen enligt EU-förordningarna ingen väsentlig skillnad från ramdirektiven så som de genomförts i svensk rätt.

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter på vägtrafikområdet

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter på vägtrafikområdet använder i 3 kap. begreppen typgodkännanden och teknisk tjänst utan hänvisning till viss författning. Begreppen används även i EU-förordningarna med samma betydelse. Prövningsavgiften för ansökan om typgodkännande och ändring av typgodkännande samt utseende av teknisk tjänst debiteras mot löpande timtaxa. Typgodkännande och ändrade typgodkännanden av system, komponenter och tekniska enheter debiteras mot fasta avgifter, i huvudsak 6 000 kronor för det första till och med femte

godkännandet. I dessa delar bedöms det inte finnas problem med nuvarande lydelse för att Transportstyrelsen ska kunna ta ut avgifter för ärendehandläggningen. Detta kommer därför inte tas upp vidare i denna konsekvensutredning.

I 2 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter på vägtrafikområdet, utifrån vilken bestämmelse Transportstyrelsen tar ut avgift för fortlöpande kontroll används dock begreppet *tillsyn enligt fordonslagen (2002:574)* och stödet att utifrån den lydelsen att ta ut avgifter för kontroller av produktöverensstämmelse enligt EU-förordningarna bedöms inte finnas.

Föreskriftsarbetet i denna del har således initierats för att anpassa avgiftsföreskrifterna för att ta ut avgifter även för handläggning enligt ovan nämnda EU-förordningar.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?

Om trafikförordningen (1998:1276) ändras så att nya ärendetyper ska handläggas av Transportstyrelsen så är inte avgiftsuttag möjligt om föreskrifterna i vissa delar inte ändras.

Det kommer heller inte att vara möjligt att i vissa delar göra avgiftsuttag om inte avgiftsföreskrifterna ändras med anledning av ändringarna i fordonsförordningen (2009:211).

3 Vad ska uppnås?

Det ska uppnås att Transportstyrelsen, i enlighet med den modell för finansiering som dess verksamhet är avsedd för, ska kunna ta ut avgifter för ärendehandläggning enligt 4 kap. 17 d § trafikförordningen samt viss ärendehandläggning och tillsyn enligt förordning (EU) nr 167/2013 samt förordning (EU) nr 168/2013.

4 Vilka möjliga lösningar finns?

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen får inte ta ut avgifter utan författningsstöd. Det finns således inget alternativ som inte innebär reglering. Detta gäller såväl för ärendetypen enligt trafikförordningen som för ärendetyper enligt EU-förordningarna.

4.2 Regleringsalternativ

4.2.1 Ramar för avgiftsuttag

Det finns ramar för hur avgiftsuttag får genomföras. Bland annat finns det krav på att varje avgift måste vara kopplad till en motprestation. Avgiften ska beräknas så att den speglar myndighetens kostnad för att tillhandahålla denna motprestation, dvs en självkostnadsprincip. Det finns således vissa begränsningar i användandet av breda kollektiva avgifter. Kravet på självkostnad medför också att det inte är möjligt med korssubventionering mellan olika kollektiv eller avgifter. Avgiften beräknas utifrån myndighetens kostnader utan att fästa avseende vid berörda brukares betalningsförmåga.

Vid val av avgiftskonstruktioner finns det dock viss frihet för myndigheten, huvudsakligen genom löpande timtaxa, fasta avgifter per styck eller årliga avgifter. Vilka avgifter som används beror på vilken typ av verksamhet som avgiften ska finansiera.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter inom vägtrafikområdet är löpande timtaxa 1 400 kronor.

4.2.2 Tillstånd testverksamhet

Den ändring som Transportstyrelsen föreslagit i trafikförordningen innebär en ny ärendetyp som utgår från att någon ansöker om ett tillstånd. Det finns således inte något fast avgiftskollektiv att ta ut en årlig avgift av. Detta skulle i praktiken innebära en skatt och årlig avgift är därför inget alternativ som utreds vidare.

Eftersom tillståndet utgår från en ansökan och ärendetypen är ny är inte möjligt att med någon exakthet ange hur stor resursåtgång som krävs för att handlägga ett ärende. Det kan antas att resursåtgången i stor utsträckning skiljer sig åt mellan olika ärenden, utifrån det underlag som inkommer till myndigheten. I framtiden är det möjligt att det med en tillräcklig exakthet kan gå att säga hur stor resursåtgång som krävs. I framtiden kan det således bli aktuellt med en fast avgift per ärende. I dagsläget är det dock – med hänsyn till självkostnadsprincipen – inte möjligt och detta alternativ utreds därför inte hädanefter. I dagsläget finns således endast ett regleringsalternativ, nämligen löpande timtaxa. De konsekvenser som hädanefter redogörs för i utredningen avser således kostnader utifrån löpande timtaxa.

4.2.3 Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Ändringarna i fordonslagen och fordonsförordningen följer av ändrad EU-lagstiftning där regleringen av frågor om typgodkännande av bland annat

traktorer och motorcyklar nu regleras i EU-förordningar istället för genom direktiv som Sverige genomfört.

Som beskrivits ovan, se avsnitt 1.2.2, har Transportstyrelsen redan sedan tidigare haft möjlighet att typgodkänna fordon och fordonskomponenter samt bedriva tillsyn i form av löpande produktionskontroll av de produkter som myndigheten, eller tidigare Vägverket, typgodkänt.

Myndigheten kontrollerar regelbundet att kostnaderna för handläggningen motsvarar de avgifter som myndigheten debiterar. Vid senaste översyn av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter på vägtrafikområdet, genom TSFS 2015:43, gjordes inga justeringar vad gällde avgifterna i dessa delar.

Det finns idag inget som tyder på att ärendemängderna skulle bli större eller mindre till följd av att EU-förordningarna tillämpas i dessa delar. Det finns heller inte skäl att tro att tidsåtgången i handläggningen skulle bli större än vad som gäller idag för fortlöpande kontroll enligt fordonslagen och fordonsförordningen. En annan avgiftskonstruktion för enbart kontroll av produktionsöverensstämmelse av de produkter myndigheten godkänt enligt de båda EU-förordningarna skulle innebära att tillverkare av sådana fordon eller komponenter skulle få en annan hantering än tillverkare av andra fordon eller komponenter. Det skulle även bli en obefogad annan hantering om en tillverkare har ett typgodkännande enligt de äldre rättsakterna och även beviljas ett typgodkännande enligt senare rättsakter.

Av dessa skäl saknas anledning att i dagsläget för kontroll av produktionsöverensstämmelse överväga en annan avgiftskonstruktion än den som idag gäller enligt 2 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter på vägtrafikområdet, det vill säga löpande timtaxa.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

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

Tillstånd testverksamhet

Ändringen av trafikförordningen (1998:12:76) avser en frivillig testverksamhet. Endast sådana företag som ansöker om tillstånd är aktuella för avgifter. Hur många företag eller organisationer som kommer att ansöka är inte känt. Ärendemängden väntas initialt inte bli stor, cirka 10 till 20 ärenden per år.

Vår bedömning är att mellan tjugo och trettio företag bara i Sverige kan ha intresse av att få tillstånd och därmed påverkas av regelförslaget om avgifter för tillståndsverksamheten.

De företag som bedöms aktuella för att ansöka om tillstånd är främst små och medelstora företag men även större företag och mikroföretag bedöms som aktuella. Vi bedömer också att utländska tillverkare i första hand vill bedriva försöksverksamhet i anslutning till sina produktions- och utvecklingsenheter och att de i mindre utsträckning vill bedriva provverksamhet i Sverige.

Eftersom det är en ny verksamhet som föreslås kan vi i detalj inte veta på förhand omfattningen av testverksamheten som företagen vill genomföra. Med större testverksamhet följer naturligen mer utredning, både för företagen och för Transportstyrelsen. När en ansökan är väl underbyggd i form av underlag från den som ansöker förkortar sannolikt detta handläggningstider. Utifrån detta kommer det att bli olika kostnader för prövningen av eventuellt tillstånd för olika testverksamheter (se vidare avsnitt 5.1.3) och beroende på varierande komplexitet i ärendena kan olika förarbeten som kommer behövas av den som ansöker. Inom ramarna för tillståndsverksamheten kommer bland annat följande att behöva bedömas

- hur fordonen och fordonstågen förhåller sig till ramarna för vikter och dimensioner i trafikförordningens bestämmelser,
- att fordonen innehåller nya tekniker och konstruktioner och vilken transportpolitisk effekt prov av de nya teknikerna och konstruktionerna beräknas medföra,
- att teknikerna och konstruktionerna är mogna att provas i trafik, och att de kan provas utan att det uppstår fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan väsentlig olägenhet,
- att teknikerna och konstruktionerna behöver provas i trafik och under hur lång tid, samt
- att de vägar eller det vägnät fordonen avses föras på är lämpligt för detta.

Denna påverkan följer huvudsakligen av ändringen i trafikförordningen, men företagen berörs av ändringen i avgiftsföreskrifterna i olika grad beroende på hur väl underbyggda ansökningarna är.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Det finns idag inga tillverkare av traktorer i Sverige. Det finns idag, vad Transportstyrelsen erfar, endast ett fåtal svenska tillverkare av motorcyklar och inte mer än mellan 3-5 tillverkare av mopeder som framförallt tillverkar

elektriska tre- eller fyrhjuliga mopeder. Av dessa använder sig idag endast tre företag av EU-typgodkännande. De företag som verkar på den svenska marknaden är relativt små företag med under 100 anställda.

Det finns ytterligare antal företag som tillverkar komponenter till traktorer, motorcyklar och mopeder. Storleken på dessa företag varierar från små företag till stora internationella företag. Alla väljer inte att tillämpa systemet med EU-typgodkännande.

Ändringarna som följer av de båda EU-förordningarna påverkar endast de företag som beviljas typgodkännande. Endast sådana företag kommer därför också att påverkas av förslaget på ändring i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter på vägtrafikområdet.

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

Tillstånd testverksamhet

De företag som ansöker om tillstånd kommer att få administrativa kostnader för att ansöka och att ta fram underlag till ansökan. Detta innebär administrativa kostnader för företagen. Vad gäller att betala avgiften för prövning av ansökan innebär det dock endast viss administration i form av att hantera fakturor från myndigheten. Den administrativa bördan av detta regelförslag bedöms således vara försumbar för de företag som är aktuella.

Förslaget som nu remitteras innebär inga krav på investeringar eller kostnader för att genomföra olika åtgärder.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Vad gäller att betala avgifter för kontroll av produktionsöverensstämmelse innebär viss administration i form av att hantera fakturor från myndigheten. Den administrativa bördan av detta regelförslag bedöms således vara försumbar för de företag som är aktuella. För aktörer som redan finns på marknaden är denna administration redan känd och tillämpas. Förslaget som nu remitteras innebär inga krav på investeringar eller kostnader för att genomföra olika åtgärder.

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

Tillstånd testverksamhet

Storleken på avgiften, som också beskrivits under avsnitt 5.1.1., kommer genom den löpande timtaxan att variera beroende på ärendet. Transportstyrelsen har tidigare meddelat föreskrifter som generellt tillåter

större längder och tyngder på vissa fordonståg på vissa sträckor. Förslaget i framställan om att ha ett tillståndsförfarande borde effektivisera och förenkla processen och ge en kortare handläggningstid på myndigheten. Utifrån erfarenheterna från föreskriftsarbetena bedöms en tillståndsfråga ändå i regel komma att vara så pass komplex att den kräver i vart fall cirka 20 timmar arbetstid för myndigheten. Detta motsvarar en kostnad på cirka 30 000 kronor för den som ansökt.

En testverksamhet av den typ som kommer att vara aktuell är sannolikt förenad med investerings- forsknings- och bemanningskostnader som uppgår till ett antal miljoner. Projektet bedrivs i allmänhet utifrån bedömningen att testen kommer att ge ett underlag som ändå ger ökade inkomster.

Avgifter för prövning av ansökan kommer sannolikt att vara mycket begränsade i förhållande till projektens totala kostnader.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Det blir inga förändrade kostnader om ett företag som tidigare haft ett typgodkännande och söker nytt typgodkännande. Kostnaderna för produktionskontroll kommer följa samma modell och därmed innebära samma kostnad. Dessa kostnader är sannolikt begränsade i förhållande till det mervärde som ett typgodkännande av en produkt innebär.

Utifrån erfarenheterna som Transportstyrelsen har av tidigare typgodkännanden bedöms en kontroll av produktionsöverensstämmelse av fordon kräva cirka 15 timmar och av en komponent cirka 5 timmar.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Tillstånd testverksamhet

Endast den som ansöker om ett tillstånd kommer att behöva betala avgiften. En likartad finansiering bidrar till likartade konkurrensförhållanden.

Som tidigare beskrivits kommer en testverksamhet av den typ som sannolikt kommer att vara aktuell är sannolikt förenad med investerings- forsknings- och bemanningskostnader som uppgår till ett antal miljoner. Avgifter för prövning av ansökan kommer sannolikt därför att vara mycket liten i förhållande till projektens totala kostnader. Även mindre företag kan antas vara delaktiga i projekt där testverksamhet bedrivs. Redan idag bedrivs testverksamheter i samarbeten mellan bland annat fordonstillverkare och åkerier.

Utifrån detta bedöms inte avgiften för prövning av ansökan vara något som påverkar konkurrensförhållandena i någon utsträckning.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Endast den som ansöker och beviljas ett typgodkännande kommer att behöva betala avgifter för kontroll av produktionsöverensstämmelse. En likartad finansiering bidrar till likartade konkurrensförhållanden.

Det blir inga förändrade konkurrensförhållanden om en likartad avgiftskonstruktion följer för både nya och gamla typgodkännanden och för olika fordon.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Tillstånd testverksamhet

Även mindre företag kan ansöka om tillstånden. Någon särskild hänsyn till små företag behöver inte tas vid valet av avgiftsform. Att större företag ofta är inblandade i testverksamhet av nya fordonstyper är sannolikt till följd av att projekten i övrigt är förenade med stora kostnader.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Både större och mindre företag är redan idag berörda av motsvarande bestämmelser. Någon särskild hänsyn till små företag behöver inte tas vid valet av avgiftsform.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Tillstånd testverksamhet

Vi bedömer att företagen inte i några andra avseenden påverkas av formen av avgiftsfinansiering.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Vi bedömer att företagen inte i några andra avseenden påverkas av formen av avgiftsfinansiering.

5.2 Konsumenter

Tillstånd testverksamhet

Det är antagligt att företag eller andra som ansöker om tillstånd till testverksamhet kommer att genomföra testerna i samband med produktionskörning. Detta innebär i sig lägre kostnader för dessa företag vid vissa körningar. Det är inte sannolikt att dessa lägre kostnader för transporter påverkar priserna i konsumtionsledet i någon väsentlig mån.

Den kostnad som prövningen av ansökan innebär kan inte antas påverka konsumentpriserna.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Den kostnad som tillsynen innebär kan inte antas påverka konsumentpriserna.

5.3 Statens finanser

Tillstånd testverksamhet

Det enda möjliga regleringsalternativet är att Transportstyrelsen tar ut löpande timtaxa för handläggningen. Genom detta uppnås att intäkterna motsvarar kostnaderna för myndigheten och självkostnad uppnås.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Genom löpande timtaxa uppnås full kostnadstäckning. Detta råder redan idag för motsvarande ärenden enligt fordonslagen och fordonsförordningen.

5.4 Samhället i övrigt

Tillstånd testverksamhet

Avgiftens storlek eller formen för avgiftsfinansiering bedöms inte påverka samhället i övrigt genom externa effekter.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Avgiftens storlek eller formen för avgiftsfinansiering bedöms inte påverka samhället i övrigt genom externa effekter.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Tillstånd testverksamhet

Se avsnitt 5.3

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Se avsnitt 5.3

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Nedan finns endast en sammanställning per ärendegrupp. Skälet till detta är att det inte finnas ändamålsenliga alternativ inom ärendegrupperna, se avsnitt 4.2.

Tillstånd testverksamhet

| Berörd aktör | Värderade effekter/prissatta konsekvenser | Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser | | Total bedömning/kommentar |
|---|---|---|---------------------------------|---|
| | | Nettoeffekt i tkr | Fördelar | |
| Företag | Kostnad med 1400 kronor per timme i löpande timtaxa. Nettokostnaden för respektive ansökan kan inte anges exakt, men kan i vart fall handla om cirka 30 000 kronor. | Likartad finansiering innebär konkurrensneutralitet . | Kostnad för prövning av ansökan | Fördelarna överstiger nackdelarna. Starkt eftersträvansvärt med konkurrensneutralitet. |
| Konsumenter | - | - | - | Ingen påverkan |
| Statens finanser | - | Självkostnad uppnås | - | Självkostnad uppnås |
| Samhället i övrigt | - | - | - | Ingen påverkan |
| Myndigheter och andra offentliga organ | - | - | - | Självkostnad uppnås, se statens finanser |
| Totalt | | | | Finansiering genom löpande timtaxa är det ändamålsenliga sättet att avgiftsfinansiera handläggningen. |

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

| Berörd aktör | Värderade effekter/prissatta konsekvenser | Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser | | Total bedömning/kommentar |
|---------------------------|---|---|--------------------------------------|---|
| | | Nettoeffekt i tkr | Fördelar | |
| Företag | Kostnad med 1400 kronor per timme i löpande timtaxa | Konkurrensneutralitet mellan olika ärendetyper. | Kostnader för produktionskontrollen. | Övervägande positivt med avgifter enligt vad som idag gäller för motsvarande ärendetyper. |
| Konsumenter | - | - | - | - |
| Statens finanser | - | Full kostnadstäckning | - | Endast fördelar. |
| Samhället i övrigt | - | - | - | |
| Myndigheter och | - | Se statens | Se statens | - |

| | | | | |
|-------------------------------|--|----------|-----------|---|
| andra offentliga organ | | finanser | finanser. | |
| Totalt | | | | Övervägande positivt med avgifter enligt vad som gäller idag för motsvarande ärendetyper. |

6 Fördelningsanalys

Tillstånd testverksamhet

Valet av avgiftsform påverkar inte påtagligt olika grupper av medborgare eller olika delar av landet.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Valet av avgiftsform påverkar inte påtagligt olika grupper av medborgare eller olika delar av landet.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Tillstånd testverksamhet

Storleken på avgiften för prövning av ansökan påverkar inte i sig funktions- eller hänsynsmålen.

Typgodkännande av traktorer och motorcyklar m.m.

Storleken på avgiften för kontroll av produktionsöverensstämmelse påverkar inte i sig funktions- eller hänsynsmålen.

8 Vad är förslaget?

Det föreslås, mot bakgrund av vad som framkommit i tidigare analyser, att den tillkommande verksamheten om tillstånd för testverksamhet finansieras genom avgifter och löpande timtaxa, se bifogat författningsförslag.

Vad gäller kontroll av produktionsöverensstämmelse enligt förordningarna (EU) nr 167/2013 samt (EU) nr 168/2013 föreslås, mot bakgrund av vad som framkommit i tidigare analyser, att avgiftskonstruktion ska vara samma som enligt motsvarande ärenden idag. En ny 2 kap. 2 a § föreslås därför för att reglera frågan om löpande timtaxa för kontroll av produktionsöverensstämmelse.

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Det saknas internationell reglering av hur verksamheten ska finansieras.

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

Tidpunkten för ikraftträdande för avgifter för testverksamhet bör anpassas till ikraftträdande av de föreslagna ändringarna av trafikförordningen. Ändringen är dock endast aktuell om trafikförordningen ändras.

Ändringarna i fordonsförordningen trädde i kraft den 1 januari 2016. I denna del behöver därför föreskrifterna träda i kraft så snart som möjligt. Om trafikförordningen ändras i ett senare kan det därför bli fråga om separata ändringsföreskrifter.

Det finns inget behov av speciella informationsinsatser.

11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Enligt den framställan som Transportstyrelsen gjort ska två nya paragrafer införas i trafikförordningen. Enligt föreslagen lydelse av 13 kap. 12 § ska Transportstyrelsen få meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning enligt 4 kap. 17 d §.

Enligt ny lydelse av 8 kap. 16 § fordonsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn enligt de tidigare nämnda EU-förordningarna.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Mats Willén, utredare (frågor om testverksamheten)

010- 49 557 76

mats.willen@transportstyrelsen.se

Hans Norén, utredare (frågor om typgodkännande)

010-49 557 73

<mailto:hans.noren@transportstyrelsen.se>

Erik Reuterhäll, controller

010-49 556 60

erik.reuterhall@transportstyrelsen.se