

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen

Yttrande över förslag till ändring av föreskrifter om ursprungskontroll samt nya föreskrifter och allmänna råd om teknisk identifiering

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller följande förslag till nya föreskrifter om teknisk identifiering (TSFS 20XX: XX) som ersätter Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:490) om teknisk identifiering, ändring i föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m. m. i vägtrafikregistret, ändring i föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret, ändring i föreskrifter (TSFS 2010:4) om enskilt godkännande och ändring i föreskrifter (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

Förslagsställaren anger, beträffande förslaget om ursprungskontroll (ändring av 4 kap. TSFS 2015:63), att förslaget innehåller följande tydliggöranden: Vilka fordon det är som kan provas mot annat underlag än registreringsbevis och inom detta ett förtydligande vad som gäller för historiska fordon (fordon som är 30 år och äldre), att tullhandling inom EU:s tullunion accepteras, vilka underlag det är som får användas för fordon som tidigare tagits i bruk i Sverige utan en registrering, ett tydliggörande när foto begärs in i samband med ursprungskontrollen och förutsättningarna för tilldelning av ett fordonsidentifieringsnummer för ett uppbyggt fordon.

Vidare anges, beträffande de nya föreskrifterna om teknisk identifiering, att föreskrifterna innehåller utöver det som anges i de föreskrifter som ska upphävas (VVFS 2007:490) följande: Att kraven även gäller inom ett enskilt godkännande, vilken dokumentation det är som får användas i samband med teknisk identifiering, utöver det som lämnats i samband med ursprungskontroll, hur brister i identifieringsmärkning ska bedömas och hanteras av besiktningsorganen, förutsättningarna för uppbyggda motordrivna fordon och släpvagnar tydliggörs, krav avseende byte av identitetsbärare tillkommer och krav på fördjupad kontroll av en fordonsidentitet i samband med betydande vagnsskada.

Det anges därutöver att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret också behöver kompletteras angående märkning av betydande vagnsskada. Förslagsställaren anger vidare att eftersom Vägverkets föreskrifter om teknisk identifiering ersätts behövs justeringar i föreskrifterna TSFS 2010:4 och TSFS 2010:87 så att de hänvisar till de nya föreskrifterna om teknisk identifiering.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges i remissen, beträffande förslag till nya föreskrifter om teknisk identifiering av fordon, att identifiering fungerar i de allra flesta fall utan problem. Det anges dock att det av olika anledningar förekommer en mindre volym av fordon (under 100 per år), som oftast ägs eller köpts av en privatperson, där det finns frågetecken kring fordonens identitet även om det inte rör sig om någon brottslighet. Vidare anges att fordonsidentifieringsnummer är långa och numren blir ibland av misstag felaktigt återgivna på fordonet eller i dokumentation om fordonet. Fel i dokument är betydligt vanligare än fel på fordonets märkning. Det är i många fall uppenbara fel eftersom fordonstillverkaren på vissa positioner i numret bara använt vissa tecken för exempelvis fordonets färg eller modell.

Förslagsställaren anger att felaktig märkning upptäcks vid den tekniska identifieringen men konstaterar att det inte är tydligt i gällande regler hur kontrollorganen får agera vid sådana brister. Det framgår inte vilka möjligheter det finns att använda ytterligare underlag för att kunna identifiera fordonet mot instansade identifieringsnummer och hur justering ska hanteras om detta är motiverat. Vidare anges att det inte bara är identifieringsnummer som ska kontrolleras vid den tekniska identifieringen. Fordonet ska även kategoriseras så att det går att avgöra vilka krav det är som ska gälla vid registreringsbesiktningen eller det enskilda godkännandet. Förslagsställaren anger att det är otydligt i reglerna vem som gör denna bedömning och beslutar om kategorisering. Det är inte heller tydligt att tidpunkt för ibrukttagande eller eventuell årsmodell ska fastställas vid den tekniska identifieringen.

Vidare anges att syftet med förslaget är att få fram en tydlig och stödjande reglering för de kontrollorgan som arbetar med teknisk identifiering. Det ska vara tydligt vilka handlingar kontrollorganen ska beakta och hur de ska eller får agera om brister konstateras. Det ska även vara tydligt vad som gäller i samband med kategorisering av fordonet och beslut kring ibruktagedatum, fordonsår och årsmodell. Därutöver anges att omfattningen behöver förtydligas så att det även framgår att reglerna gäller för enskilt godkännande. Reglerna ska också vara tydliga kring vilka beslut en fordonsägare kan förvänta sig efter en teknisk identifiering.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren redogör utförligt för alternativa lösningar i konsekvensutredningen. Det anges bland annat att alla regleringsalternativ innehåller ett förtydligande att föreskrifterna gäller för teknisk identifiering både i samband med registreringsbesiktning och enskilt godkännande eftersom det saknas skäl till att skapa olika reglering för de två godkännandeformerna. Vidare anges att det ingår i alla regleringsalternativ att få till en mer strukturerad och tydlig reglering för teknisk identifiering som kan användas oavsett om fordonet är registrerat eller inte. Det innebär att förslagsställaren förtydligar att det är kontrollorgan som fastställer fordonskategori, ibruktagedatum och eventuellt årsmodell (för fordon som tagits i bruk) även om förslag på kategori, ibruktagedatum och årsmodell lämnats i beslut från ursprungskontrollen. Det ingår också i alla alternativ att presentera vilka

beslut som kan förväntas i samband med teknisk identifiering både när det gäller godkännande, underkännande och eventuella rättelser. Förslagsställaren anger vidare att alla dessa förslag är grundläggande för en funktionell reglering och bedömer att det saknas alternativa lösningar till dessa förslag. Det anges därutöver att det föreslagna alternativet ger en tydlig och kostnadseffektiv reglering jämfört med övriga alternativ.

Förslagsställaren anger vidare att om ingen reglering kommer till stånd kommer föreskrifterna att fortsätta vara otydliga i fråga om de ska gälla i samband med enskilt godkännande. Nuvarande oklarheter kommer att kvarstå i fråga om hur brister avseende identifieringsmärkning på redan registrerade fordon ska hanteras av besiktningsorganen. Vidare anges att regleringen begränsar kontrollorganens fortsatta användande av tillkommande handlingar och utredningar i samband med den tekniska identifieringen, även om vissa underlag borde kunna användas för mindre justeringar eller rättningar. Därutöver anges att föreskrifterna kommer att fortsätta vara otydliga i fråga om vilka beslut fordonsägare kan förväntas få i samband med en teknisk identifiering.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i remissen att den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering. Vidare anges att föreskriften gäller teknisk identifiering av fordon, till exempel vid import av ett land inom EU. Flera av förslagen berör områden där det finns gemensamma bestämmelser och riktlinjer inom EU för internationell handel med både nya och begagnade fordon för en fri rörlighet av varor och tjänster. Förslagsställaren konstaterar vidare att de inte har gått utöver vare sig dessa regler eller riktlinjer. Vidare anges att det finns arbetsgrupper inom EU som diskuterat handel med stulna fordon och fordonsdelar och de kontroller som föreslås ligger i linje med intentionerna i dessa arbetsgrupper. Förslagsställaren bedömer att förslaget behöver notifieras innan de kan beslutas.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i remissen att förslagsställaren inte har identifierat ett behov av någon särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande, mer än att besiktningsorganen behöver tid på sig för att utbilda personal samt att uppdatera tekniska hjälpmedel. Besiktningsorganen har därför som önskemål att det ska gå minst 6 månader mellan beslut om nya föreskrifter tills ikraftträdande, vilket förslagsställaren strävar efter att tillgodose så långt som möjligt. Förslagsställaren föreslår att förslaget träder i kraft den 1 november 2022.

Vad gäller informationsinsatser anges att informationen om reglerna sker lämpligast genom remiss till berörda aktörer och intressenter. Några ytterligare informationsinsatser bedöms inte vara aktuella.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i remissen, beträffande nya föreskrifter om teknisk identifiering, att regleringen berör enskilda personer och ett fåtal mindre företag som importerar eller tillverkar fordon om dessa företag inte är registrerade på ett sätt som gör att de kan direktregistrera fordon i vägtrafikregistret. Det uppskattas till under 200 ärenden per år som berörs av lättnaderna avseende äldre fordon. Vidare anges att regleringen berör organisationer som är godkända av Transportstyrelsen att genomföra vissa kontroller av amatörbyggda och ombyggda fordon samt Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) och motsvarande organisationer för äldre fordon. Därutöver anges att regleringen också berör de 10 kontrollorgan som 2019 genomförde 22 290 registreringsbesiktningar inför nyregistrering av fordon i Sverige och 16 773 enskilda godkännanden av nya fordon. Det anges att dessa är en blandning av stora, medelstora och små företag.

Beträffande uppbyggda motordrivna fordon och släpvagnar anges att regleringen berör enskilda personer som inom sin fordonshobby vill kunna skapa kopior av äldre motordrivna fordon genom användande av delar från äldre fordon. Regleringen berör även enskilda och mindre företag som tillverkar enstaka släpvagnar. Därutöver anges att regleringen också berör organisationer för historiska fordon såsom Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) samt besiktningsorgan.

Beträffande byte av identitetsbärare¹ anges att regleringen berör fordonstillverkare, som har modeller som kräver att hela den självbärande karossen byts ut vid reparation. Vidare anges att regleringen även kommer att påverka mindre och medelstora företag som byter ut andra identitetsbärare på fordon (bilverkstäder och motsvarande). Därutöver anges att även besiktningsorgan och försäkringsbolag berörs av förslagen i samband med skadeärenden på fordon. Det anges att det finns cirka 3 000–3 500 fordonsverkstäder i Sverige. Av dessa är 793 fordonsverkstäder ackrediterade av Swedac för egna reparationer. De flesta av dessa är små företag med mellan 10–49 anställda. Vidare anges att om byte av självbärande karosser tydligare möjliggörs påverkar det även de fordonstillverkare som tillhandahåller karosser som reservdelar. Det finns ungefär ett 30-tal fordonstillverkare som i de flesta fall utgörs av större globala företag. Det anges därutöver att det finns ett 30-tal importföretag som också kan beröras vid import av reservdelar som utgör identitetsbärare.

Beträffande Utökad teknisk identifiering efter fordonsskada anges att förslaget berör de 10 besiktningsorgan som årligen genomför registreringsbesiktningar. Vidare anges att förslaget också berör polisen, vissa fordonsägare och försäkringsbolag i begränsad omfattning. Vad gäller försäkringsbolag anges att det finns 95 försäkringsbolag i Sverige där över hälften ingår i större försäkringskoncerner. Det finns också större och medelstora företag i denna grupp.

¹ Med identitetsbärare avses en del av fordonet där identifieringsmärkingen (VIN- nummer/chassinummer) är placerad.

35 av försäkringsbolagen är svenska medlemsföretag och resten utgörs av utländska företag som har en eller flera filialer i Sverige.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av berörda företag utifrån bransch och storlek är tillräckligt tydlig. Regelrådet anser dock att det saknas en fullständig beskrivning av berörda företag utifrån antal. Det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde angett antal företag som tillverkar enstaka släpvagnar samt företag som byter ut identitetsbärare på fordon. Med anledning av förslaget karaktär kan dock beskrivningen godtas.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges i remissen att kontrollorgan i de flesta fall får ökade kostnader för att informera om ändrade regler till den personal som arbetar med kontrollbesiktningar, registreringsbesiktningar och enskilda godkännanden av fordon. Vidare anges att de ökade möjligheterna gör också att kontrollorganens verksamhet kan komma att öka något, vilket sannolikt medför ökade kostnader men också kan ge vissa intäkter.

Förslagsställaren redogör för kontrollorganens kostnader för att uppdatera instruktioner, utbilda personal och möjlighet till ökad verksamhet när det gäller godkännande av uppbyggda fordon samt kontroll av krockskadade fordon i en tabell (Tabell 1). Tabellen visar att den totala kostnaden, beträffande utbildningsinsatser för alla delar av föreskriftsförslaget, blir 600 000 kronor för hela branschen. Tidsåtgången för utbildningsinsatser uppskattas till 2 timmar och förväntas beröra 150 tekniker (med utökad behörighet) som har en timlön på 2000 kr/tim. Förslagsställaren anger vidare att kostnaden varierar mellan olika kontrollorgan beroende på antalet tekniker de har samt företagets storlek.

Tabellen visar också att den totala kostnaden, till följd av ökad verksamhet, blir 600 000 kronor för hela branschen. Vidare uppskattas intäkterna, till följd av ökad verksamhet, till 600 000 kronor för hela branschen. Tidsåtgången uppskattas till 1000 timmar med ett timpris på 600 kronor. Förslagsställaren bedömer att kontrollorganens kostnader i de flesta fall täcks av fordonsägare som betalar för en ökad service.

Vad gäller importföretag anges att dessa får något tydligare regler att förhålla sig till i de fall de importerar äldre fordon. Förslagsställaren bedömer att regleringen inte får några effekter av betydelse för företagets arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Förslagsställaren bedömer därutöver att förslaget inte medför några externa effekter av betydelse. Det anges att förslaget möjliggör en tydligare reglering som kan innebära en effektivisering för kontrollorganen och Transportstyrelsens verksamhet. Det kan också leda till en ökad möjlighet att få till en registrering av vissa fordon där detta varit problematiskt idag. Förslagsställaren anger att det är få ytterligare fordon som kommer att godkännas genom de regler som finns i förslaget.

Beträffande uppbyggda motordrivna fordon och släpvagnar anges att besiktningsorgan eventuellt får vissa kostnader för att föra in nya regler i sin organisation. Organisationer för historiska fordon får en uttalad roll i att lämna in underlag som visar att det uppbyggda

fordonet också motsvarar ett äldre fordon av en viss årsmodell, med vissa tidstypiska förändringar genomförda. Vidare anges att den reglering som föreslås för släpvagnar inte skiljer mot dagens praxis och medför inga ändrade kostnader.

Beträffande byte av identitetsbärare anges att enligt Transportstyrelsens uppfattning är det framför allt tre branscher som får administrativa kostnader av föreslagna föreskrifter. Ackrediterade verkstäder som väljer att åta sig fordonsreparationer som omfattar karossbyte på en bil med självbärande kaross får vissa administrativa kostnader när de behöver ta fram rutiner hur de ska arbeta med byte av självbärande karosser. Även andra verkstäder kan behöva se över sina rutiner för byte av identitetsbärare men det bedöms inte ha någon större påverkan på företagens administrativa kostnader att de ska säkerställa att en registreringsbesiktning sker efter bytet. Kostnader för att ta fram rutiner bedöms bli mellan 20 000–30 000 kronor för varje verkstad som åtar sig karosseribytten. Det anges dock att det är en mycket begränsad volym fordon (50–100 per år enligt uppgifter från trafikförsäkringsföreningen) där det är aktuellt att byta ett självbärande karosseri vilket innebär att det sannolikt kommer begränsa antalet verkstäder som får ny verksamhet.

Vidare anges att försäkringsbolagen kan behöva tydliggöra att försäkringsärenden som innebär att identitetsbärare byts ut också ska kontrolleras vid en registreringsbesiktning och för hantering av åtkomsthandlingar. De administrativa kostnaderna för försäkringsbolagen bedöms vara mellan 20 000–30 000 kronor per försäkringsbolag. Vad gäller besiktningsorgan anges att dessa kan behöva utveckla sina rutiner inom området. Kontroll avseende byte av identitetsbärare såsom ram till motorcykel eller snöskoter sker i vissa fall idag. Det anges vidare att rutinerna kan behöva täcka byte av fler identitetsbärare.

Därutöver anges att fordonsverkstäder som utför reparationer åt ett eller flera försäkringsbolag, kan behöva en ackreditering för kontroll av egna reparationer för att kunna åta sig uppdrag som innebär byte av självbärande karosseri. En ackreditering kostar enligt uppgift av Swedac från 20 000 kronor och uppåt beroende på hur omfattande företagets verksamhet är. Vidare tillkommer årlig avgift på 13 500 kronor. Föreslagna föreskrifter bedöms dock inte medföra några andra kostnader eller följdändringar för företagen.

Beträffande utökad teknisk identifiering efter fordonsskada anges att besiktningsorgan får ökade kostnader för att föra ut ändrade regler till den personal som arbetar med registreringsbesiktningar. Försäkringsbolag kan också få ökade kostnader för en förnyad registreringsbesiktning med kontroll av teknisk identitet. Det anges att en registreringsbesiktning kostar mellan 2 000–3 000 kronor, beroende på hur mycket det är som ska kontrolleras. Förslagsställaren anger att det är svårt att fastställa hur många fler fordon det är som kommer att föreläggas, därefter repareras och då behöver genomgå en registreringsbesiktning men uppskattar det till ytterligare 200 stycken mot idag. Det förekommer att fordon föreläggs redan idag vid krock även om fokus inte är teknisk identifiering. Kostnaden för tillkommande registreringsbesiktningar uppskattas till 400 000–600 000 kronor för hela försäkringsbranschen som ändå har viss möjlighet att reglera detta inom försäkringspremier. Därutöver anges att regleringen ger en vinst för försäkringsbolagen om den kan minska omsättningen för stulna fordon och indirekt antalet stölder.

Beträffande ändrade regler för ursprungskontroll (TSFS 2015:63) anges att Larmtjänst som är ett oberoende företag som arbetar för försäkringsbolagen har de senaste åren gjort

utredningar även för äldre fordon trots att de normalt arbetar med identifiering av nyare fordon. Mängden utredningar förväntas minska något för dem och då även intäkterna för sådana utredningar. Volymen förväntas minska med 200 ärenden per år som i stället MHRF får möjlighet att genomföra. Vidare anges att kontrollorgan får ökade kostnader för att föra ut ändrade regler till den personal som arbetar med kontrollbesiktning, registreringsbesiktningar och enskilda godkännanden av fordon.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det anges i remissen, beträffande byte av identitetsbärare, att föreslagna föreskrifter kan påverka konkurrensförhållandena mellan företag som utför fordonsreparationer. Eftersom förslagsställaren föreslår att utbyte av självbärande kaross på nyare fordon endast får genomföras av fordonsverkstäder som är ackrediterade av Swedac för egna reparationer, får inte alla fordonsverkstäder utföra ett karossbyte. Det finns cirka 3 000–3 500 fordonsverkstäder i Sverige och av dessa är strax under 800 verkstäder ackrediterade av Swedac för egna reparationer.

Vidare anges att enligt uppgift från Trafikförsäkringsföreningen uppgår antalet fordonsreparationer som skulle kunna omfatta ett karossbyte till cirka 50–100 bilar per år. Värdet av arbetet, demontering/montering och lackering, uppskattades 2014 till ungefär 10–15 miljoner kronor per år som endast en begränsad del av branschen kommer att ha möjlighet att genomföra.

Förslagsställaren bedömer, beträffande övriga förslag, att regleringen inte medför några effekter av betydelse för företagens arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är positivt att det finns en information om hur förslagsställaren ser på konkurrensförhållandena för berörda företag. Regelrådet kan inte se någon uppenbar påverkan på konkurrensförhållanden som kunde och borde ha tagits upp. Beskrivningen är därför tillräcklig.

Regelrådet finner därför redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det anges i remissen att föreslagen reglering inte har någon påverkan på företagen i andra avseenden än vad som anges ovan.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det anges i remissen, beträffande byte av identitetsbärare, att det finns små företag både inom berörda fordonsverkstäder och besiktningsbranschen. Förslagsställaren bedömer att de föreslagna reglerna kan tillämpas av små företag utan några särskilda anpassningar.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

Förslagsställaren har utförligt och tydligt beskrivit sina överväganden och förslag. Samtliga aspekter uppfyller kvalitetskraven.

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

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 24 november 2021.

I beslutet deltog: Samuel Engblom, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall



Samuel Engblom
Ordförande



Steven Wall
Föredragande