

## **Konsekvensutredning om uppdatering av regler rörande EU-rättsakter, efterlysningsregister samt lands- och kategorikoder för beskickningsfordon**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till ändringsföreskrifter till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen lämnar förslag om författningsändringar inom fyra olika områden.

#### **1. EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon**

- Att uppdatera och komplettera bestämmelsen om vilka uppgifter och handlingar som ska lämnas vid ansökan om registrering av fordon så att den även innefattar kraven för enskilt godkännande samt andra intyg som ligger till grund för fordonsregistrering.

#### **2. Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister**

- Bestämmelserna om att Transportstyrelsen gör sökningar i de nationella och internationella efterlysningsregistren tas bort från föreskrifterna och flyttas till Transportstyrelsens interna instruktioner.

#### **3. Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon**

- Hanteringen kring uppdatering av lands- och kategorikoder för beskickningsfordon ändras så att uppgifterna som idag framgår av bilaga 1 och 2 tas bort och istället framgår på Transportstyrelsens externa webbsida.

#### **4. Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift**

- Bestämmelsen att skyltar för beskickningsfordon tillhandahålls när avgift har betalats tas bort då detta redan är reglerat i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter TSFS 2024:78 (avgiftsföreskriften).

## Innehållsförteckning

<b>A. ALLMÄNT .....</b>	<b>4</b>
<b>1. VAD ÄR PROBLEMET ELLER ANLEDNINGEN TILL REGLERINGEN? .....</b>	<b>4</b>
<b>2 VAD SKA UPPNÅS? .....</b>	<b>5</b>
<b>3 VILKA ÄR LÖSNINGSALTERNATIVEN? .....</b>	<b>6</b>
3.1 Effekter om ingenting görs? .....	6
3.2 Alternativ som inte innebär reglering .....	7
3.3 Regleringsalternativ .....	8
3.3.1 EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon .....	8
3.3.2 Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister .....	8
3.3.3 Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon .....	9
3.3.4 Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift .....	9
<b>4 VILKA ÄR BERÖRDA? .....</b>	<b>9</b>
<b>5 VILKA KONSEKVENSER MEDFÖR REGLERINGEN? .....</b>	<b>9</b>
5.1 Företag .....	9
5.2 Medborgare .....	10
5.3 Staten, regioner eller kommuner .....	10
5.4 Miljö .....	12
5.5 Externa effekter .....	12
<b>6 SAMMANFATTNING AV ÖVERVÄGDA ALTERNATIV OCH VARFÖR FÖRESLAGEN REGLERING ANSES VARA DET BÄSTA ALTERNATIVET .....</b>	<b>12</b>
6.1 EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon .....	12
6.2 Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister .....	12
6.3 Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon .....	13
6.4 Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift .....	13
<b>7 VILKA BEMYNDIGANDEN GRUNDAR SIG MYNDIGHETENS BESLUTANDERÄTT PÅ? .....</b>	<b>13</b>
<b>8 ÖVERENSSTÄMMER REGLERINGEN MED ELLER GÅR DEN UTÖVER DE SKYLDIGHETER SOM FÖLJER AV EU-RÄTTSLIG REGLERING ELLER ANDRA INTERNATIONELLA REGLER? .....</b>	<b>13</b>
<b>9 BEHÖVER SÄRSKILD HÄNSYN TAS NÄR DET GÄLLER TIDPUNKTEN FÖR IKRAFTTRÄDANDE OCH FINNS DET BEHOV AV SPECIELLA INFORMATIONSSINSATSER? .....</b>	<b>13</b>

<b>10</b>	<b>TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE .....</b>	<b>13</b>
	10.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet? .....	14
	10.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet? .....	14
<b>11</b>	<b>SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER.....</b>	<b>15</b>
<b>12</b>	<b>FÖRSLAGETS PROPORTIONALITET.....</b>	<b>16</b>
<b>13</b>	<b>UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING .....</b>	<b>16</b>
<b>14</b>	<b>SAMRÅD .....</b>	<b>17</b>

## Allmänt

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret finns närmare bestämmelser om bland annat ansökan om registrering av fordon, kontroll av fordon via efterlysningsregister samt skyltar för beskickningsfordon.

De fyra områden som denna konsekvensutredning omfattar är:

1. uppdatering och införande av regler rörande uppgifter och handlingar som ska lämnas vid ansökan om registrering av fordon,
2. kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister,
3. lands- och kategorikoder för beskickningsfordon, och
4. hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift.

Syftet med föreskriftsförändringarna är att förtydliga tillämpningen, förenkla hanteringen och minska administrativa kostnader. Föreskriftsändringarna bidrar även till ökad samordning mellan olika myndigheter och berörda aktörer.

## 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

### **EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon**

Nuvarande föreskrifter som anger vilka uppgifter och handlingar som ska användas vid ansökan om registrering av fordon är inte kompletta och Transportstyrelsen föreslår därför ett antal förändringar i 3 kap. 6 §.

Det saknas hänvisning till EU-enskilda godkännanden som underlag vid fordonsregistrering. Det skapar osäkerhet för fordonsägare och besiktningsföretag rörande vilka intyg som ska bifogas till en ansökan, vilket i sin tur medför ineffektiv hantering av registreringsärenden. Under arbetets gång uppdateras även hänvisningarna rörande intyg om överensstämmelse för att hänvisa till de senaste tekniska kraven. En dynamisk hänvisning införs därför i de aktuella regleringarna 3 kap. 6 § 2 och 4.

De handlingar och intyg som krävs vid ansökan om fordonsregistrering förändras över tid. För att underlätta försvarssamarbetet möjliggör DCA-avtalet amerikansk militär närvaro på svenska baser. För närvarande saknas en reglering kring vilka intyg som godkänns för dessa DCA-fordon. Enligt DCA-avtalet mellan Sverige och USA får personal inom den amerikanska försvarsmakten samt deras anhöriga föra in privata fordon i Sverige. Eftersom föreskrifterna idag inte innehåller någon reglering om vilka intyg som godkänns för dessa fordon så skapas en otydlighet för den enskilde. Det kan leda till att ansökningsärenden måste kompletteras vilket medför en längre handläggningstid och ineffektiv hantering. Aktuell reglering är 3 kap. 6 § 5.

Det saknas även en reglering för vilka intyg som godkänns för provfordon. Konsekvenserna blir att registreringsprocessen kan bli lång då flera kompletteringar av ansökan kan behöva genomföras, vilket medför en längre handläggningstid och ineffektiv hantering. Aktuell reglering är 3 kap. 6 § 6.

#### **Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister**

Föreskrifterna innehåller idag bestämmelser som anger att Transportstyrelsen ska göra sökningar i internationella och nationella efterlysningsregister vid hantering av ansökan om registrering av fordon samt ansökan om tillfällig registrering. Dessa bestämmelser reglerar Transportstyrelsens arbetssätt. Föreskrifter bör endast innehålla regler som riktar sig till externa aktörer och inte sådana som beskriver interna rutiner och arbetssätt. Aktuella regleringar är 3 kap. 17 § och 6 kap. 14 §.

Kravet på att kontrollera om fordonet är efterlyst framgår även av 2 kap. 6 § förordning (2019:383) om fordons registrering och användning, FFRA.

#### **Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon**

Uppgifter om lands- och kategorikoder för beskickningsfordon framgår idag som bilaga 1 och 2 i föreskrifterna.

Tilldelning av nya landskoder och förändringar i kategorikoder sker regelbundet. Publicering av dessa koder sker idag genom föreskrifts-ändringar, trots att det framgår av 11 kap. 2 § FFRA att Regeringskansliet genom Utrikesdepartementet beslutar om sammansättningen av tecken på skyltarna. Problemet med dagens hantering är att föreskriftsprocessen är omfattande och lång, vilket medför att det kan gå lång tid mellan beslutet om tilldelning och publicering.

#### **Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift**

Dagens föreskrifter innehåller en reglering med en hänvisning till avgiftsföreskrifterna, 12 kap. 4 §. I den aktuella paragrafen framgår samma information som även finns reglerad i avgiftsföreskriften, vilket innebär en dubbelreglering.

## **2 Vad ska uppnås?**

#### **EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon**

Målet är att föreskrifterna ska vara tydliga och innehålla nödvändiga hänvisningar till de förordningar som reglerar vilka intyg och uppgifter som ska användas vid ansökan om registrering av fordon. I föreskriften införs en möjlighet att använda EU-enskilda godkännanden som underlag vid registrering för att minska antalet kompletteringar och effektivisera handläggningen av dessa ansökningar.

Rörande intyg om överensstämmelse föreslås att en uppdatering av hänvisningarna genomförs för att se till att föreskriften alltid är uppdaterad

med de senast tekniska kraven på området. Det ger en ökad tydlighet rörande vilka intyg som ska användas, vilket kan medföra en kortare och mer effektiv handläggning.

Genom föreskriftsarbetet vill vi införa en reglering som gör det möjligt för Transportstyrelsen att fastställa vilka intyg som ska användas vid registrering av DCA-fordon. Ändringen medför en snabbare och mer effektiv hantering av registreringsärenden, då kompletteringar kan undvikas.

Genom att införa det föreslagna tillägget rörande provfordon ges Transportstyrelsen en möjlighet att fastställa vilka intyg som ska användas. Ändringen innebär att långsamma registreringsprocesser och upprepade kompletteringar kan undvikas, vilket medför ett mer effektivt registreringsflöde utan onödig fördröjning.

#### **Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister**

Målet med föreskriftsändringen är att föreskrifterna endast ska innehålla bestämmelser som riktar sig till externa aktörer.

#### **Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon**

Målet med föreskriftsändringen är att skapa en förenklad hantering vid uppdatering av lands- och kategorikoder för beskickningsfordon. Syftet med förändringen är att minska den långa genomförandetiden och göra det möjligt att snabbt uppdatera informationen. Det ger en mer smidig och anpassningsbar arbetsprocess och säkerställer att informationen är uppdaterad utan att kräva omfattande ändringar i föreskrifterna vid varje justering.

#### **Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift**

Målet är att föreskrifterna ska vara tydliga och inte innehålla några dubbelregleringar.

## **3 Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

#### **EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon**

Om ingen förändring sker, kommer osäkerheten för fordonsägare och besiktningsföretag att kvarstå. Utan tydliga hänvisningar till intyg om överensstämmelse, EU-enskilda godkännanden, reglering för DCA-fordon och provfordon fortsätter hanteringen att vara otydlig och ineffektiv. Registreringsärenden kan komma att fördröjas och det kan bli vanligare med missförstånd och behov av kompletteringar. Fördröjningarna i registreringen kan även skapa ytterligare frustration för både fordonsägare och myndigheter. Det kan påverka myndighetens verksamhet negativt, särskilt i

fall där fordon är centrala för daglig drift. Problemet förväntas kvarstå i samma omfattning som idag, om inte föreslagna åtgärder vidtas.

#### **Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister**

Om ingen förändring sker, kommer föreskrifterna att fortsatt innehålla bestämmelser som riktar sig till myndigheten och dess arbetssätt. Det innebär att vi fortsätter att ha onödiga regler som ger upphov till en högre föreskriftsbörda.

#### **Lands- och kategorikoder för besikkningsfordon**

Om ingen förändring sker kommer den nuvarande långsamma och ineffektiva hanteringen för uppdatering av lands- och kategorikoder att kvarstå. Hanteringen av föreskriftsförändringarna kommer att förbli tunga att administrera vilket kräver både tid och resurser. Otydligheten för externa parter över vilka lands- och kategorikoder som gäller kommer att kvarstå.

#### **Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift**

Om ingen förändring sker, kommer dubbelregleringen med Transportstyrelsens avgiftsföreskrift att kvarstå.

#### **Slutsats**

Om inga åtgärder vidtas för att åtgärda de problem som identifierats kommer ineffektiviteten att kvarstå och potentiellt förvärras inom varje område. I vissa fall kan problemen till och med förvärras i takt med att antal ärenden och registreringskrav ökar. Det är sannolikt att Transportstyrelsens resurser kommer att användas ineffektivt, vilket kan leda till längre handläggningstider hos myndigheten och en högre arbetsbelastning för dess personal.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

#### **EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon**

Föreskriftsändringen innebär bland annat att en ny hänvisning rörande EU-godkännande av enskilt fordon införs. Utöver detta uppdateras hänvisningarna i paragrafen som rör intyg om överensstämmelse. Om ändringarna inte genomförs försvåras hanteringen av dessa ärenden, vilket riskerar att förlänga handläggningstiden och därmed även påverka arbetsbördan för besikkningsföretagen. Alternativet att inte genomföra ändringen är därför inte relevant.

Registrering av fordon och krav på dokumentation som intyg för DCA-fordon och provfordon är direkt kopplade till lagstadgade krav. Om föreskriftsändringarna inte genomförs blir det otydligt för enskilda vilka intyg som ska användas vid ansökan om registrering av dessa fordon. Det krävs därför reglering för att förhindra osäkerhet eller missförstånd. Avsaknaden av tydliga föreskrifter skulle dessutom riskera att förlänga handläggningstiderna för myndigheten på grund av att många ansökningar

om registrering kan komma att behöva kompletteras. Att inte reglera bedöms därför inte vara ett alternativ.

#### **Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister**

Eftersom den föreslagna föreskriftsändringen innebär att vi tar bort regler ur föreskriften så är alternativet att nuvarande regler står kvar. Det innebär att regler som anger myndighetens arbetssätt finns i föreskriften. Alternativet att inte genomföra ändringen bedöms därför inte relevant.

#### **Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon**

Genom att övergå från den nuvarande statiska modellen med bilagor till en dynamisk publicering av uppgifter på Transportstyrelsens externa webbplats skapas flexibilitet. Denna förändring innebär att information om lands- och kategorikoder kan uppdateras i realtid, utan att kräva någon föreskriftsändring. Om reglerna skulle lämnas orörda kvarstår den omfattande hanteringen i form av föreskriftsändring. Alternativet att inte genomföra ändringen bedöms därför inte vara aktuellt.

#### **Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift**

Genom att förtydliga och harmonisera föreskrifterna och samtidigt ta bort hänvisningen till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift slipper vi dubbelreglering. Alternativet är att dubbelregleringen lämnas kvar, vilket inte bedöms vara aktuellt.

### **3.3 Regleringsalternativ**

#### **3.3.1 EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon**

##### **Regleringsalternativ**

I regleringsalternativet föreslår vi att bestämmelsen i 3 kap. 6 § uppdateras och kompletteras. Det för att tydligt reglera intyg om överensstämmelse, EU-enskilda godkännanden, intyg som krävs vid registrering av DCA-fordon och provfordon. Transportstyrelsen bedömer att det är det enda alternativ som finns då dels hänvisningar behövs för tydlighetens skull, men även för att Transportstyrelsen ska få möjlighet att fastställa vilka intyg som ska användas i vissa frågor.

#### **3.3.2 Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningsregister**

##### **Regleringsalternativ**

I regleringsalternativet föreslår vi att 3 kap. 17 § och 6 kap. 14 § tas bort, då innehållet istället bör framgå av myndighetens egna rutiner.

Transportstyrelsen bedömer att det är det enda alternativ som finns.



### 3.3.3 Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon

#### Regleringsalternativ

I regleringsalternativet föreslår vi att de två bilagorna för lands- och kategorikoder för beskickningsfordon tas bort. Innehållet publiceras istället på Transportstyrelsens webbplats. Som ett tydliggörande införs även en paragraf rörande definitioner i föreskriften för lands- och kategorikoder. Förslaget innebär att hanteringen förenklas då uppdatering kan ske omgående. Transportstyrelsen bedömer att det är det enda alternativ som finns.

### 3.3.4 Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift

#### Regleringsalternativ

I regleringsalternativet föreslår vi att bestämmelsen om avgifter och utskick av skyltar för beskickningsfordon som innehåller en hänvisning till avgiftsföreskriften tas bort. Innehållet framgår av 30 kap. 7 § avgiftsföreskriften, varför denna paragraf är en dubbelreglering. Transportstyrelsen bedömer att det är det enda alternativ som finns.

## 4 Vilka är berörda?

#### Medborgare

Fordonsägare, särskilt de med DCA-fordon och provfordon, kommer att gynnas av en snabbare och tydligare registreringsprocess. Det minskar osäkerheten, behovet av kompletteringar och väntetider, vilket möjliggör snabbare användning av fordonen.

#### Företag

Besiktningföretag påverkas genom införandet av tydligare regler för vilka intyg som krävs vid registrering. Det effektiviserar deras arbete och minskar risken för felaktigheter eller behov av kompletteringar, vilket leder till en smidigare arbetsprocess.

#### Staten

För staten, särskilt Transportstyrelsen, innebär förändringarna en effektivare administration som frigör resurser för andra prioriterade områden.

## 5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Förslagen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

## 5.2 Medborgare

De föreslagna förändringarna påverkar främst enskilda fordonsägare och konsumenter genom en mer effektiv och tydlig registreringsprocess.

### **Fordonsägare**

För fordonsägare, särskilt de som äger DCA-fordon (privatägda fordon) och provfordon, innebär den föreslagna regleringen en snabbare och mer förutsägbar registreringsprocess. Fordonsägare kommer att kunna registrera sina fordon utan onödiga fördröjningar som i dagsläget kan uppstå på grund av otydlighet om vilka intyg som ska användas. Det medför att fordonsägare kan börja använda sina fordon snabbare. Detta skapar en positiv effekt, särskilt för de som är beroende av sina fordon i vardagen eller i sitt arbete.

Det finns dock en potentiell negativ konsekvens för fordonsägare som inte är vana vid digitala lösningar. För dessa individer kan den nya regleringen innebära en kortsiktig administrativ börda, eftersom de kan behöva anpassa sig till nya processer eller hantera eventuella systemproblem under övergångsperioden.

### **Konsumenter**

En förenklad och mer förutsägbar hantering av registrering av nya fordon innebär att konsumenter kan genomföra sina fordonsköp snabbare och utan onödiga fördröjningar.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

De föreslagna förändringarna påverkar även statliga myndigheter, regioner och kommuner på olika sätt, särskilt i relation till deras hantering av fordonsregistreringar och de processer som involverar offentliga tjänster.

### **Staten**

För staten, och specifikt Transportstyrelsen, innebär de föreslagna ändringarna en mer effektiv och tydlig hantering av fordonsregistreringsprocessen. Det leder till en smidigare och mer resurseffektiv administration inom myndigheten, med minskad arbetsbelastning för personalen och bättre kapacitetsutnyttjande. Förslagen minskar även behovet av att regelbundet uppdatera och ändra föreskrifter, vilket gör det möjligt för Transport-

styrelsen att reagera snabbare på förändringar i lagstiftning och teknologi samtidigt som resurser frigörs till annat arbete.

Rörande frågan om lands- och kategorikoder för beskicksfordon medför föreskriftsändringen en lättare arbetsbörda för Transportstyrelsen då myndigheten inte behöver föreskriva om varje ny kod.

För frågan om DCA-fordon och provfordon innebär föreskriftsändringen att myndigheten får möjlighet att fastställa vilka intyg som ska används vid godkännandet av registrering. Eftersom regleringen medför en ökad tydlighet vid handläggningen kommer färre kompletteringar behövas vilket innebär att arbetsbördan blir lättare för myndigheten.

En potentiell negativ konsekvens för staten kan vara den initiala arbetsbelastningen vid implementeringen av de nya föreskrifterna. Under övergångsperioden kan det uppstå behov av utbildning och systemuppdateringar, vilket kräver både tid och resurser.

### **Regioner**

Regioner som ansvarar för vissa typer av fordon och transporttjänster kan påverkas positivt av den föreslagna regleringen. Genom att förbättra och effektivisera registreringsprocesserna för fordon, kan regionerna snabbare och enklare hantera sina egna fordonsflottor. Detta kan leda till bättre planering och administration av transporttjänster inom offentlig sektor, vilket i sin tur kan förbättra servicen för medborgarna.

För regioner kan den största negativa konsekvensen vara anpassningen till de nya reglerna, särskilt om det krävs förändringar i deras administrativa rutiner eller om det uppstår tillfälliga tekniska problem som försenar registreringsprocessen. Detta kan innebära kortsiktiga störningar i regionens arbete, vilket kan påverka service och tidsramar för deras projekt.

### **Kommuner**

Kommuner, som också hanterar fordonsregistreringar för exempelvis kommunala fordon och kollektivtrafik, kan dra nytta av en effektivisering av registreringsprocesserna. Genom att göra hanteringen av fordonsregistreringar snabbare och mer förutsägbar, kan kommunerna spara tid och resurser, vilket gör att de kan fokusera mer på annan samhällsnyttig verksamhet.

För kommuner kan den största negativa konsekvensen vara anpassningen till de nya reglerna, särskilt om det krävs förändringar i deras administrativa rutiner eller om det uppstår tillfälliga tekniska problem som försenar registreringsprocessen. Detta kan innebära kortsiktiga störningar i kommunens arbete, vilket kan påverka service och tidsramar för kommunala projekt.

#### 5.4 Miljö

För provfordon möjliggör regleringen snabbare tester av miljövänliga tekniska lösningar, vilket kan bidra till en mer hållbar fordonsflotta. Hänvisningen till EU-lagstiftning säkerställer även att nationella regler följer internationella miljökrav.

Förändringarna bedöms ha liten direkt miljöpåverkan men stora långsiktiga fördelar genom att stödja utvecklingen av miljövänlig teknik och underlätta EU:s miljömål.

#### 5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna i föreskrifterna bedöms inte få några betydande externa effekter.

## **6 Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

De alternativ som har övervägts för de fyra grundpunkterna har både fördelar och nackdelar.

#### 6.1 EU-rättsakter och intyg vid ansökan om registrering av fordon

När det gäller EU-enskilda godkännanden och intyg om överrensstämmelse kan vi lösa problemen genom information istället för nya föreskrifter. Fördelen med att inte föreskriva är just att inte behöva genomföra några förändringar i befintlig reglering. Nackdelen är att det skapar osäkerhet för fordonsägare och besiktningsföretag över vad som gäller, vilket kan leda till ineffektiv hantering och fördröjningar i registreringsärenden. Därför är detta alternativ mindre lämpligt.

Rörande intyg för DCA-fordon och provfordon, skulle ett alternativ utan reglering innebära att Transportstyrelsen inte kan kräva att en viss sorts intyg används för registrering av dessa fordon. Detta kan skapa en osäkerhet för fordonsägare, vilket kan leda till att dessa registreringsärenden behöver kompletteras. Det medför en ökad handläggningstid och arbetsbörda för myndigheten. Vi anser därför att alternativet att inte föreskriva är mindre lämpligt.

#### 6.2 Kontroll av ansökan och anmälan i efterlysningssystemet

I fråga om efterlysningssystemet skulle en lösning utan reglering innebära att reglerna som innehåller bestämmelser om Transportstyrelsens arbetssätt kvarstår, vilket medför en onödig föreskriftsbörda. Detta alternativ bedöms därför inte som lämpligt.

### 6.3 Lands- och kategorikoder för beskickningsfordon

Att inte genomföra den föreslagna föreskriftsändringen skulle innebära att dagens reglering med bilagor kvarstår. En ändrad hantering av dessa koder ger en administrativ lättnad för myndigheten och en tydlighet för fordonsägaren. Det bedöms därför inte som lämpligt låta regeln kvarstå.

### 6.4 Hänvisning till Transportstyrelsens avgiftsföreskrift

När det gäller avgifter och utskick av skyltar skulle ett alternativ utan reglering innebära att dubbelregleringen kvarstår. Detta bedöms därför inte vara ett alternativ.

## 7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Regleringen baseras på bemyndigandet i 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

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

Föreskriftsändringarna är förenliga med EU-rättslig reglering.

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

Transportstyrelsen bedömer att det varken behöver tas hänsyn till ikraftträdandetidpunkten eller genomföras några speciella informationsinsatser.

## 10 Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

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. 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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan av betydelse på funktionsmålet.

### **10.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan av betydelse på hänsynsmålet.

## 11 Sammanställning av konsekvenser

. Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Tydligare regelverk i samband med ansökan om registrering av fordon.			Tydligare regelverk i samband med ansökan om registrering av fordon.
<b>Medborgare</b>	Tydligare regelverk i samband med ansökan om registrering av fordon.			Tydligare regelverk i samband med ansökan om registrering av fordon.
<b>Staten m.fl.</b>	Korrekta intyg.  Transportstyrelsen får en effektivare hantering av uppdatering av uppgifter som rör lands- och kategorikoder för beskickningsfordon.		+ 100	Transportstyrelsen får en effektivare hantering genom att fler ansökningar om registrering av fordon innehåller de handlingar och intyg som är gällande. Färre antal kompletteringsärenden att hantera.  Transportstyrelsens hantering av uppdatering av lands- och kategorikoder effektiviseras.  Föreskrifterna blir tydligare och innehåller endast bestämmelser som riktas till externa aktörer.
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	Inga externa effekter har identifierats.
<b>Totalt</b>				Övervägande positivt för berörda parter.

## 12 Förslagets proportionalitet

### Företag

För företagen, särskilt besiktningsföretag och aktörer inom fordonsregistrering samt fordonstillverkare, innebär de föreslagna ändringarna en mer tydlig och förutsägbar hantering av fordonsregistreringsärenden. Detta leder till minskad administrativ börda och en effektivare process, som kan förbättra deras konkurrenskraft och arbetsförutsättningar. Vi bedömer att de föreslagna ändringarna inte har någon större negativ påverkan för företagen.

### Medborgare

Enskilda individer, särskilt fordonsägare, påverkas positivt av de föreslagna ändringarna. En snabbare och tydligare registreringsprocess minskar osäkerheten för fordonsägaren och gör att denne kan få sina fordon registrerade utan onödiga fördröjningar. För DCA-fordon innebär regleringen att användarna får en enklare registreringsupplevelse. Samtidigt kan det finnas en kortsiktig anpassningsperiod där fordonsägare behöver bekanta sig med de nya reglerna och processerna.

### Staten

För staten, och särskilt Transportstyrelsen, medför de föreslagna ändringarna en effektivisering av arbetsflöden och en minskning av den administrativa bördan. Genom att föreskrifter förenklas och vissa bestämmelser flyttas till interna rutiner frigörs resurser som kan användas för andra prioriterade områden.

Vi bedömer därför att de föreslagna föreskriftsändringarna är proportionerliga.

## 13 Uppföljning och utvärdering

För att säkerställa att de föreslagna föreskriftsändringarna uppnår de önskade effekterna är det viktigt att genomföra en systematisk uppföljning och utvärdering. Uppföljningen bör fokusera på hur de nya reglerna påverkar handläggningstider, arbetsbelastning och användarupplevelse för de berörda aktörerna.

### Tidpunkt för uppföljning

En första utvärdering bör genomföras efter att regleringen varit i kraft i ett år. Detta ger tillräckligt med tid för alla aktörer att anpassa sig till de nya reglerna och för myndigheten att samla in relevant data om effekterna av förändringarna.



### **Indikatorer för uppföljning**

Uppföljningen bör utvärdera följande aspekter:

- **Handläggningstider:** Har handläggningstiden för registreringsärenden vid ansökan om fordonsregistrering minskat och blivit snabbare att hantera?
- **Administrativ börda:** Har den administrativa bördan minskat för Transportstyrelsen?
- **Användarupplevelse:** Hur upplever besiktningsföretag de nya processerna?

### **Ansvar för uppföljning**

Transportstyrelsen ansvarar för att genomföra uppföljningen. Det inkluderar att samla in och analysera data samt att föra dialog med berörda aktörer.

## **14 Samråd**

Transportstyrelsen bedömer att samråd med andra aktörer inte behöver ske för denna ändringsföreskrift.