

## Missiv, Transportstyrelsens föreskrifter (2009:XXX) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret

Med anledning av ett nytt ramdirektiv 2007/46/EG samt ändrade uppgifter för terrängskoter lämnar Transportstyrelsens följande förslag till föreskrifter om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret. Ändringarna kommer att genomföras i två steg genom;

- 1/ Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:XXX) om ändring av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:249) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret, som avses att träda i kraft **den 25 april 2009**, samt
- 2/ Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:XXX) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret, som avses att träda i kraft **den 29 april 2009**.

Föreskrifterna enligt punkt 1 ovan avser de förändringar som behövs för en ny indelning av terrängskoter samt några mindre justeringar av tidigare föreskrifter.

Föreskrifterna enligt punkt 2 gäller de ändringar som följer av det nya ramdirektivet 2007/46/EG.

Transportstyrelsens önskar få Era synpunkter på förslaget senast **2009-04-15** för att dessa ska kunna beaktas. Närmare upplysningar i detta ärende lämnas av Ingela Sundin, tfn +46 243 750 62, e-post [ingela.sundin@transportstyrelsen.se](mailto:ingela.sundin@transportstyrelsen.se).

### **FÖRSLAG 1 – Ändrade uppgifter terrängskoter**

#### *Anledning till förslaget*

Med anledning av regeringens proposition 2008/09:60 (Säkrare förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar) finns ett behov i vägtrafikregistret att i samband med registrering av fordonen dela in registeruppgiften terrängskoter upp i två grupper; snöskoter och terränghjuling. Dessa två grupper får egna koder inom fordonsslagen som förenklar möjligheten att söka ut de berörda fordonsslagen ur vägtrafikregistret. I samband med detta förslag görs även några rättelser samt tillägg av nya enheter för emissionsvärden som följer av EG-förordning 715/2007.

**FÖRSLAG 2 – Nytt ramdirektiv***Anledning till förslaget*

EG:s nya ramdirektiv 2007/46/EG som handlar om godkännande av personbilar, bussar, lastbilar, mobilkranar och släpvagnar som dras av sådana fordon ska börja tillämpas den 29 april 2009. Med det nya ramdirektivet blir det möjligt att EG-helfordonstypgodkänna alla dessa fordonsslag. För närvarande är det endast möjligt att EG-helfordonstypgodkänna personbilar. Direktivet styr även över de underlag och intyg som ska kunna användas inom medlemstaterna som underlag för registrering. Fordonen registreras med stöd av ett intyg om överensstämmelse/CoC (Certificate of Conformity) som är utformat enligt bilaga IX med utgångspunkt av kategori och karosseriidentifiering enligt bilaga II till EG-direktiv 2007/46/EG. Bilaga IX innehåller lista på de tekniska specifikationer som anges på ett CoC. Bilaga II innehåller de krav som gäller vid fastställande av fordonskategori samt fastställande av karosserikoder. I det nya ramdirektivet presenteras CoC för lastbil, buss och släpfordon. Inom EU har under hösten pågått en justering av bilaga IX för att anpassa uppgifterna till olika länders behov på uppgifter. Den slutliga versionen kommer att beslutas av ministerrådet under våren 2009 och presenteras genom en ny EG-förordning. Den nya bilagan ska användas som underlag för CoC för de lastbilar, bussar och släpfordon som tas i bruk med stöd av EG-helfordonstypgodkännande från den 29 april 2009. Ändringen påverkar även uppgiftsmängden för personbilar. Den ändrade bilagan får samtidigt börja användas som underlag för CoC till personbilar även om den inte är tvingande förrän ett år senare (enligt det förslag som beslutades på CATP i Bryssel, den 18 december 2008).

Det nya ramdirektivet påverkar även nya fordon som tas i bruk med stöd av enskilt godkännande eller nationellt typgodkännande för fordon i små serier. I och med att fastställande av fordonskategori, karosserikoder samt uppgiftsmängd för ett fordon med EG-typgodkännande utgår från det nya ramdirektivet så anser Transportstyrelsen att samma typ av indelning och information ska användas för att ta i bruk ett fordon med stöd av ett enskilt godkännande respektive nationellt typgodkännande för fordon i små serier. I Artikel 24 i direktiv 2007/46/EG anges att tekniska krav på fordon, för ett enskilt godkännande, ska utgå ifrån de rättsakter som ingår i direktiv 2007/46/EG. Dessa rättsakter utgår från de fordonskategorier som framgår av bilaga II till direktiv 2007/46/EG. Motsvarande skrivning finns i Artikel 23 för nationella typgodkännanden för fordon i små serier.

*Syfte med reglering*

Transportstyrelsen (tidigare Vägverket) har föreskrifter som anger vilka uppgifter som ska registreras för fordon. Dessa föreskrifter utgår ifrån förordningen (2001:650) om

uppgifter i vägrafikregistret. Av direktiv 2007/46/EG framgår en annan uppgiftsmängd än den som finns i den nationella lagstiftningen. Den nya uppgiftsmängden utgör huvudsyftet för att initiera en förändring av nuvarande lagstiftning och ligger inom EU's harmonisering.

Förslaget syftar också till att förenkla för besiktningsorgan, fordonstillverkare, importörer och enskilda när det gäller den uppgiftsmängd som ska registreras för ett fordon. Uppgiftsmängden ska i möjligaste mån vara lika oavsett vilken godkännandeform som används. Viss hänsyn måste dock alltid tas när det gäller fordon som i framtiden kommer att in till registreringsbesiktning i samband med import (ibruktagna/begagnade fordon) då den som ställer in ett sådant fordon inte har samma möjligheter att presentera tekniska data om fordonet på samma sätt som en fordonstillverkare.

#### *Förtydligande av förslagets innebörd*

Förslaget innebär att vissa uppgifter kommer att läggas till i registret och andra uppgifter kommer att utgå. Inom vissa områden så redovisas en helt annan typ av uppgifter för fordonen jämfört med idag.

De områden som innebär störst påverkan på externa är inte den direkta uppgiftsmängden som tillkommer eller försvinner. Det som innebär störst påverkan är den betydligt reducerade mängd av karosserikoder som anges i direktivet för lastbilar och släpfordon jämfört med de koder som idag används nationellt. Dagens karosserikoder används av externa organisationer för statistik och även för försäkringsbranschen för fastställande av försäkringspremier. Det nya redovisningssättet kräver en förändring för de organisationer som använder de karosserikoder som försvinner. Koderna används även av skatteverket för bl.a. fastställande av moms för lätt lastbil med integrerad hytt. Där kan dock konstateras att kod som motsvarar det nationella finns tillgängligt även med de nya koderna som förekommer inom EG-direktivet.

Ett område som också medför påverkan är den klassificeringsskillnad som finns när det gäller fastställande av fordonsslag. Det finns en skillnad i gränsdragningen mellan fordonsslagen lastbil och personbil om man jämför det som anges i bilaga II till direktiv 2007/46/EG jämfört med det som gäller enligt nationella föreskrifter. Inom direktivet ställs krav på viss lastförmåga i kg i relation till tjänstevikt + vikten av antalet passagerare vid avgörande om fordonet är lastbil eller personbil. Nationellt så utgår avgörandet från volym/dimensionsberäkning av lastutrymme med vissa krav för att fordonet ska anses vara en lastbil.

*Ikraftträdande och övergångsregler*

När det gäller fordon som tas in bruk med CoC så är Sverige skyldig att acceptera det nya ramdirektivets informationsmängd från den 29 april 2009. Sverige kan endast begära tillägg av uppgifter i undantagsfall. Sverige har dock möjligheter att senarelägga informationsmängden för de fordon som godkänns på annat sätt. Regeringen föreslår en övergångstid för införandet av systemet enskilt godkännande som innebär att registreringsbesiktning enligt det gamla systemet ska kunna användas fram till den 28 februari 2010 för godkännande av nya bilar och släpfordon. Under denna övergångstid så föreslås att för fordon som tas i bruk i samband med en registreringsbesiktning ska registreras de uppgifter som redovisas idag, inkluderat det som gäller för fastställande av klassificering/karosserikod. I direktiv 2007/46/EG föreslås de övergångstider som ska gälla för system för nationellt typgodkännande av fordon i små serier och Sverige avser att tillämpa de datum som direktivet anger. Utsträckningen på övergångstid är för vissa fordonsslag ända fram till den 28 oktober 2014.

Rent praktiskt kommer detta att innebära att det nya sättet att redovisa uppgifter inte kommer att träda ikraft fullt ut förrän alla övergångsregler upphört att gälla.

I samband med att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:XX) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret beslutas, med anledning av det nya ramdirektivet (ikraftträdande den 29 april 2009) föreslås även att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:249 om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret upphävs.

*Presentation av de huvudsakliga förändringarna och motiv*

Följande uppgifter tillkommer

- Uppgift om fordons energiförbrukning
  - Anledning till tillägget är att uppgifterna ligger till grund för bedömning av miljöbilar och dessutom är aktuellt när klimatmål diskuteras.
- Uppgift om drivmedel biodiesel samt information om elhybrid tillkommer
  - Tillägg av uppgifter sker för framtida möjlighet till styrning mot klimatmål.
- Antal tillgängliga rullstolplatser för buss
  - Tillkommer som ersättning för motsvarande nationell uppgift som redan tas in i registret idag för att kunna ha kontroll på tillgänglighetsfrågor.
- Information om säten som endast får användas när fordonet är stillastående anges för husbil
  - Tillkommer som ett förtydligande när det gäller att fastställa antal passagerare i en husbil.

- Hjulbas och spårvidd för personbil
  - Tillkommer p.g.av kommande rapporteringskrav av dessa uppgifter till EU (från 2010).
- Största tekniskt tillåtna statiska belastning vid kopplingspunkten
  - Redovisas idag som en axelbelastning.
- EURO-miljöklass för personbil och buss
  - Tillägg av uppgifter sker för framtida möjlighet till styrning mot klimatmål.
- Tillverkningsmånad och år för buss, lastbil och släpfordon
  - Ändras för att bli i likhet med det som idag gäller för personbil. Redovisning av fordons årsmodell blir frivillig uppgift.
- Uppgifter om ADR klass (transport av farligt gods) för fordon med typgodkännande
  - Tas fram för att förtydliga grundfordonets möjlighet att transportera farligt gods.
- Vändskivas placering när det gäller flyttbara vändskivor
  - Anges för att förtydliga att fordonet har vändskiva då sådan typ av kopplingsanordning är skattegrundande.

Följande uppgifter föreslås utgå eller ändras(framgår inte av CoC)

- Uppgift om passagerarkrockkudde blir frivillig
  - Framgår inte av intyg om överensstämmelse enligt 2007/46/EG.
- Uppgift om växellåda blir frivillig för personbil
  - Framgår inte av intyg om överensstämmelse enligt 2007/46/EG.
- Effektnorm anges inte i annat fall än om den avviker från EG/ECE
  - Framgår inte av intyg om överensstämmelse enligt 2007/46/EG.
- Tankvolym utgår
  - Framgår inte av intyg om överensstämmelse enligt 2007/46/EG.
- Färg redovisas endast för personbil och lätt lastbil
  - Framgår inte av intyg om överensstämmelse enligt 2007/46/EG.
- Extrautrustning som redovisas utgörs av larmanordning, kran, lyft eller alkolås (tipp, vinsch eller plogfäste anges inte)
  - Uppgifterna framgår inte av intyg om överensstämmelse, däremot så finns nationellt behov att behålla redovisning av larmanordning, kran lyft och alkolås då dessa uppgifter utgör krav på särskilda besiktningar eller tekniska kravnivåer.
- Främre överhäng utgår
  - Framgår inte av intyg om överensstämmelse enligt 2007/46/EG och bör dessutom kunna gå att räkna fram med stöd av annan redovisning.

Transportstyrelsen tar tacksamt emot era synpunkter på detta föreskriftsförslag. Vi behöver era synpunkter senast 2009-04-15 för att vi ska kunna ta hänsyn till dessa.

Med vänliga hälsningar

Ingela Sundin  
Chef för fordonsenheten

## Bilagor

- Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:XX) om ändring av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:249) om fordonsuppgifter i
- Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:XX) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret (planerat ikraftträdande den 29 april 2009)
- vägtrafikregistret (planerat ikraftträdande den 25 april 2009)
- Konsekvensutredning
- Sändlista

---

## SÄNDLISTA

Vägverket  
781 87 Borlänge

Arbetsmiljöverket  
Ekelundsvägen 16  
171 84 SOLNA

Försvarsmakten  
107 85 STOCKHOLM

FMV - Försvarets materielverk  
Att. Per Lööv  
115 88 Stockholm

Naturvårdsverket  
106 48 STOCKHOLM

Bilprovningen  
Box 508  
162 15 VÄLLINGBY

DEKRA Automotive AB  
Fristadstorget 10  
632 20 ESKILSTUNA

INSPECTA SWEDEN  
Att. Bertil Forsberg  
Box 30100  
Lindhagensterassen 1  
104 25 Stockholm

Svensk Maskinprovning AB  
Fyrisborgsgatan 3  
754 50 UPPSALA

Rikspolisstyrelsen  
Box 12256  
102 26 STOCKHOLM

SWEDAC, Styrelsen för ackreditering och  
teknisk kontroll  
Box 878  
501 15 BORÅS

Bil Sweden  
Box 26173  
100 41 STOCKHOLM

Försäkringsförbundet  
Box 24043  
104 50 STOCKHOLM

Husvagnsbranschens Riksförbund  
Dalby, Viggeby  
755 91 Uppsala

Släpvnagsbranschens Riksförbund  
Box 1060  
181 21 LIDINGÖ

Svenska Bussbranschens Riksförbund  
Box 175 48  
118 91 STOCKHOLM

Sveriges Fordonsbyggares  
Riksorganisation, SFRO  
Gustaf Ridderstolpe  
Bollsta gård  
725 96 Västerås

Thule Trailers AB  
Industrigatan 16  
553 02 JÖNKÖPING

MaskinLeverantörerna  
Box 22 307  
104 22 Stockholm

Lastfordonsgruppen (LFG)  
Box 5510  
114 85 STOCKHOLM

Bilimportörernas Riksförbund  
BIRF  
Box 478  
191 24 Sollentuna

AVL MTC Motortestcenter AB  
Box 223  
136 23 Haninge

Kommerskollegium  
Box 6803  
113 86 STOCKHOLM

Näringslivets Regelnämnd  
”Regelrådet”  
Box 55695  
102 15 STOCKHOLM

Svenska Motorcykel och  
Snöskoterförbundet  
Box 2314  
600 02 NORRKÖPING





## Konsekvensutredning, Transportstyrelsens föreskrifter (2009:XXX) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret

Denna skrivelse innefattar konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning och gäller förslag till **Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:xx) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.**

### 1. Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

EG:s nya ramdirektiv 2007/46/EG medför andra förutsättningar när det gäller de fordonsuppgifter som finns presenterade för ett fordon och som ska kunna leda till registrering av ett fordon som har godkänts genom EG:s helfordonstypgodkännande, enskilt godkännande eller nationellt typgodkännande av fordon i små serier.

Den nya uppgiftsmängden innebär att nuvarande föreskrifter (Vägverkets föreskrifter (2008:249) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret) måste justeras med anledning av att viss information inte längre är tillgänglig för berörda fordon eller att uppgiften har en annan innebörd i EG-direktivet jämfört med det vi har haft nationellt.

Målet med ändringen är att harmonisera uppgifterna inom EU och även inom Sverige så att samma uppgiftsmängd ska krävas för fordonen oavsett godkännandeform. Målet är också att fordon som tagits i bruk i annat EU-land (begagnat) inte ska behöva ytterligare uppgifter än de som krävs för fordon som tas i bruk med stöd av intyg om överensstämmelse enligt det nya direktivet.

Ett område som innebär påverkan av befintliga system är förändring av karosserikoderna för fordonslagen lastbilar och släpfordon då mängden koder för att identifiera och beskriva ett fordonsslag reduceras från ca. 60 olika koder till ca. 4 koder. Karosserikoderna används av externa organisationer för statistik och även av försäkringsbranschen för fastställande av försäkringspremier. Ett annat område som medför påverkan är att det finns en skillnad i gränsdragningen mellan fordonslagen lastbil och personbil om man jämför det som anges i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med det som idag gäller enligt nationella föreskrifter.

Samtidigt med översynen av föreskrifterna på grund av det nya ramdirektivet föreslås även en justering när det gäller fordonsslaget terrängskoter, som med anledning av regeringens proposition 2008/09:60 (Säkrare förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar) delas upp i två grupper: terränghjuling och snöskoter. Dessa två grupper får egna koder inom fordonsslagen som förenklar möjligheten att söka ut de berörda fordonsslagen ur vägtrafikregistret. Detta förslag är endast av administrativ art för Trafikregistret och påverkar inte företagets kostnader.

#### *Huvudsakliga förändringar i förslaget*

Följande uppgifter tillkommer

- Kategoriindelning och klassificering enligt EG:s regler införs
- Uppgift om fordons energiförbrukning
- Uppgift om drivmedel biodiesel samt information om elhybrid tillkommer.
- Antal tillgängliga rullstolplatser för buss
- Information om säten som endast får användas när fordonet är stillastående anges för husbil
- Hjulbas och spårvidd för personbil
- Största tekniskt tillåtna statiska belastning vid kopplingspunkten (redovisas idag som en axelbelastning)
- Emissionsvärden enligt den nya EG-förordningen 715/2007
- EURO-miljöklass för personbil och buss
- Tillverkningsmånad och år för buss, lastbil och släpfordon (redovisning av årsmodell blir frivilligt)
- Uppgifter om ADR-klass (transport av farligt gods) för fordon med typgodkännande
- Vändskivas placering när det gäller flyttbara vändskivor

Följande uppgifter föreslås utgå eller ändras (framgår inte av intyg om överensstämmelse i samband med ett EG-helfordonstypgodkännande)

- Annan uppsättning karosserikoder jämfört med tidigare
- Uppgift om passagerarkrockkudde blir frivillig
- Uppgift om växellåda blir frivillig för personbil
- Effektnorm anges inte i annat fall än om den avviker från EG/ECE
- Tankvolym utgår
- Färg redovisas endast för personbil och lätt lastbil
- Extrautrustning som redovisas utgörs av larmanordning, kran, lyft eller alkoholås (tipp, vinsch eller plogfäste anges inte)
- Främre överhäng utgår

## 2. Beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd

Aktuell reglering har tillkommit med anledning av Sveriges skyldighet att arbeta in ramdirektiv 2007/46/EG i svensk lagstiftning.

När det gäller fordon som tas i bruk med stöd av intyg om överensstämmelse (fordon med EG:s helfordonstypgodkännande) så har Sverige en skyldighet att acceptera dessa fordon med de underlag som följer av direktivet. Denna skyldighet medför att en ändring av reglerna måste genomföras för sådana fordon.

När det gäller fordon som godkänns genom den nya godkännandeformen enskilt godkännande eller genom nationellt typgodkännande av fordon i små serier, så finns det inget krav på att ändra uppgifterna gentemot det som gäller idag vid registreringsbesiktning. Det finns dock ett uppenbart klassificeringsproblem om man inte använder de fordonskategorier och karosserikoder som presenteras i direktivet. Olika karosserikoder kan ge problem för fordon som importeras respektive exporteras.

Det nya ramdirektivet omnämner inte bara fordon som godkänns med stöd av EG:s helfordonstypgodkännande utan går även in på fordon som godkänns nationellt via enstycksförfarande/nationellt typgodkännande. Direktivet ger också tydliga signaler att fordon ska ha ökad möjlighet till fri cirkulation mellan EU-länderna och att kravbild som ställs på fordon som tas i bruk genom nationella system ska ha en kravbild som utgår ifrån direktivets kravlista. En förutsättning när krav ställs är även det faktum att fordonen klassificeras på samma sätt oavsett om fordonen godkänns inom nationella system eller med EG:s helfordonstypgodkännande. Detta leder i sin tur till att det inte är lämpligt att ha nationella karosserikoder och särarter när det gäller fastställande av fordonsslag vilket skulle bli följden om detta inte ändrades genom detta föreskriftsförslag.

Att ha liknande system och i möjligaste mån kräva samma uppgiftsmängd för fordon som registreras oavsett vilket typ av godkännande som ligger till grund för registrering måste även anses som en förenkling av regelverket.

## 3. Uppgifter om vilka som berörs av regleringen

Berörda av regleringen är besiktningsorgan, fordonstillverkare, privatpersoner och företag som importerar och registrerar bilar och släpfordon till bilar. Andra

organisationer som berörs av förslaget är försäkringsbranschen, Skattemyndigheten samt organisationer som arbetar med statistik inom fordonsområdet.

Antalet bilar och släpfordon till bilar som per år tillkommer i registret via registreringsbesiktning utgörs av 40 000 fordon (2007 års siffror).

#### 4. Uppgifter om kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen

Kostnaderna för de företag och privatpersoner som importerar fordon med EG:s helfordonstypgodkännande kommer att minska när underlagen tas fram på central nivå av fordonstillverkarna. För fordon som tas i bruk genom enskilt godkännande/nationellt typgodkännande av små serier så bedöms kostnaden oförändrad.

För fordonstillverkare och de som importerar fordonen kommer de nya systemen med EG:s helfordonstypgodkännande för lastbil, buss och släpfordon innebära en förenkling och speciellt då för de fordonstillverkare som exporterar till andra EU-länder då godkännandena och underlagen blir lika inom unionen.

För försäkringsbranschen kommer systemet innebära att de måste se över vilka uppgifter om fordonen som ska ligga till grund för försäkringspremier och eventuellt göra en liknande lösning för det som idag används för personbilar där särskilda modellkoder utgör grund för premier och inte själva karosserikoderna.

Skattemyndigheten påverkas när det gäller informationsdelar och system som styr skatteuttag eller möjlighet till momsavdrag eftersom vissa av de tidigare karosserikoderna ligger till grund för detta. Förändring sker i samarbete med vägtrafikregistret.

Besiktningorganen (Bilprovningen) påverkas av regleringen då nya eller ändrade uppgifter medför förändring av deras rapporteringssystem samt även kan innebära behov av utbildning inom organisationen.

Som helhet så bedömer Transportstyrelsen att förslaget med de kostnader det medför verkar för en ökad harmonisering och även kan ses som en förenkling av de nationella regelverken. Att inte harmonisera på detta område ger en på sikt en onödigt komplicerad uppgiftsmängd med uppenbara skillnader som styrs av fordonens godkännandeformer, vilket måste anses som omotiverat.

Regelförändringen ligger inom en ytterst begränsad tidsperiod. Underlag till förslaget utgår ifrån det förslag till ny EG-förordning med de uppgifter som ska ingå i intyg om överensstämmelse som preliminärt beslutades den 18 december 2008 för ikraftträdande den 29 april 2009. En ny EG-förordning är ännu inte publicerad men förväntas antas inom kort. Med hänsyn till den korta genomförandeperioden så har det endast varit möjligt att göra en begränsad värdering när det gäller de ekonomiska och tidsmässiga konsekvenserna.

#### 5. Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Regleringen faller till största delen inom området för Sveriges skyldighet att arbeta in direktiv 2007/46/EG i svensk lagstiftning. Det som går utanför Sveriges skyldighet är den samordning som styrelsen vill införa när det gäller de uppgifter som ska registreras för ett fordon. Transportstyrelsen föreslår att uppgiftsmängden som tas in för ett fordon som godkänns genom nationella godkännandeformer, vilket gäller för i bruktagna (begagnade) fordon som kommer in till Sverige för registrering, följer EU:s system. Genom regelförslaget sker då en harmonisering till vad som gäller inom EU när det gäller fordon som godkänns genom nationella system.

#### 6. Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Tidpunkten för ikraftträdande är styrd av ramdirektivet till den 29 april 2009. Regeringen har dock genom förslag till ny fordonsförordning lämnat en övergångsperiod till den 1 mars 2010 för nya bilar och släpfordon som tas i bruk med stöd av registreringsbesiktning. Denna övergångsperiod kommer att utnyttjas genom att fordon som registreras i samband med registreringsbesiktning rapporterar uppgifter på samma sätt som idag och i samma omfattning när det gäller informationsmängd och karosserikoder.

Vägverket, som ansvarade för frågan under 2008, har under framtagandet av reglerna haft ett större informationsmöte och flera mindre möten med olika intressenter för att presentera och diskutera förändringarna. Under 2009 har Transportstyrelsen även träffat Bilprovningen för att tydliggöra de regelförändringar som är på gång.

## 7. Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Regleringen bedöms beröra främst fordonstillverkare och importörer av bilar och släpvagnar. Antalet berörda företag är svårt att uppskatta men det finns ca 60 fordonstillverkare/importörer som idag verkar inom det nationella typgodkännandeområdet och en uppskattning är att det finns minst dubbelt så många mindre företag som registrerar fordon idag om man ser till importörer och påbyggare.

Regleringen berör även försäkringsbranschen som måste göra justeringar i sina system för premiesättning om de idag använder sig av de karosserikoder som finns på nationell bas och som kommer att utgå med den nya indelning som kommer av EG-direktivet.

## 8. Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader.

Transportstyrelsen bedömer att reglerna innebär en viss kostnadsökning initialt när det gäller administrativa kostnader då nuvarande system för fordonsregistrering måste anpassas till de nya kraven. På sikt kommer ändringen att medföra en minskad kostnad då harmoniserade regler innebär att den tid som läggs ner för att anpassa för varje enskilt land inom EU kommer att samordnas för registrering inom hela EU. Kostnadsminskningar och tidsbesparingar är beroende av vilka system som tillverkarna väljer i framtiden och kan därför inte beräknas. Val av system är också beroende av konjunkturläget inom fordonsindustrin.

När det gäller försäkringsbranschen så tillkommer kostnader för anpassning av system för de bolag som har premiesättning utifrån dagens karosserikoder med tanke på att EU inte har samma typ av koder vad gäller detaljeringsnivån. Det är tyvärr inte möjligt att göra någon uttömmande värdering hur detta påverkar tidsåtgång och kostnader inom den tidsperiod som myndigheten har på sig att arbeta in reglerna i den nationella lagstiftningen.

## 9. Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

Förslaget bedöms inte medföra att företagen behöver göra investeringar i anläggningar. Förslaget medför dock för företagen inom försäkringsbranschen som har premiesättning utifrån dagens karosserikoder att dessa företag måste ompröva vilka av de nya karosserikoderna som kan användas i framtiden eller eventuellt utröna om de modell eller grupp-koder som används kan förfinas för att anpassas till premieuttagen. För personbil (som idag godkänns med stöd av EG:s helfordonstypgodkännande) så använder försäkringsbranschen redan idag modell/grupp-kod för att få en tydligare bild av fordonet utifrån ett försäkringsperspektiv. Förslaget kan också medföra vissa kostnader för försäkringsbranschen när det gäller behov av att utbilda personal. Kostnader för försäkringsbranschen kan till viss del hänskjutas till de administrativa kostnader som beskrivits under punkt 8.

Det framgår enligt punkt 8 att det tyvärr inte är möjligt att göra någon uttömmande värdering av vilka kostnader försäkringsbranschen kommer att ha för omställningen inom den tidsperiod som myndigheten har på sig att arbeta in reglerna i den nationella lagstiftningen.

Förslaget bedöms i övrigt inte medföra någon annan ändring av företagets process som medför ökade kostnader än det som redovisats ovan.

#### 10. Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

Reglerna är en följd av det EG-gemensamma regelverket med krav på "lika" regler i alla medlemsstater. Det bör leda till att fordon får större möjlighet till fri cirkulation på hela den europeiska marknaden. En ökad fri cirkulation kommer att öka konkurrensen inom området men inte direkt konkurrensförhållandena då samma regelverk gäller för alla.

#### 11. Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen

Reglerna bedöms inte utgöra påverkan i andra avseenden.

#### 12. Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

Extra informationsinsatser har genomförts.

### 13. Kontaktperson

Frågor i utredningen besvaras av Ingela Sundin, se ovan för kontaktuppgifter.

---