# Konsekvensutredning - Transportstyrelsens före­skrifter om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon

|  |
| --- |
| Transportstyrelsen föreslår att en EU-typgodkänd personbil klass I och en EU-typgodkänd lätt lastbil inte behöver genomgå en registreringsbesiktning efter att en typgodkänd kopplingsanordning monterats eller demonterats. |

## Vad är problemet och vad ska uppnås?

### Syfte

Förenkla och minska kostnaden för fordonsägare och verkstäder som monterar en kopplingsanordning på en personbil klass I och vissa lätta lastbilar.

### Bakgrund

Ett stort antal nya personbilar och lätta lastbilar förses med kopplingsanordningar. Vissa av dessa bilar förses med kopplingsanordning direkt vid tillverkning av bilen och kopplingsanordningen ingår då i typgodkännandet av bilen. Andra bilar förses med kopplingsanordning hos återförsäljaren vid leverans av bilen eller vid ett senare tillfälle.

Enligt 4 kap. 20 § fordonsförordningen (2009:211) ska ett fordon som godkänts vid en registreringsbesiktning, tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse eller meddelats ett enskilt godkännande och som därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktades eller när intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt godkännande utfärdades genomgå en registreringsbesiktning. Det samma gäller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas. Detta innebär att om kopplingsanordningen monteras hos återförsäljaren vid leverans av bilen eller vid ett senare tillfälle måste en registreringsbesiktning genomföras.

I princip är alla nya personbilar och lätta lastbilar som sätts på den svenska marknaden efter den 29 april 2009 EU-typgodkända enligt direktiv 2007/46/EG. När dessa bilar registreras i vägtrafikregistret kommer tekniska uppgifter för bilen att införas i registret i en omfattning som är bestämd genom direktivets bilaga 9. Bland de uppgifter som fordonstillverkaren lämnar och som införs i vägtrafikregistret ingår bilens maximala släpvagnsvikt (avser vikten för en släpvagn försedd med en effektiv bromsanordning) och maximala släpvagnsvikt för en obromsad släpvagn (släpvagn utan bromsar) samt maximal sammanlagd bruttovikt (sammanlagda bruttovikten av bil och tillkopplad släpvagn). Det innebär att det finns registrerade uppgifter som hänförs till bilens tekniska förutsättningar att dra släpvagn oavsett om kopplingsanordning är monterad eller inte. Det finns dock ingen uppgift om att bilen har en kopplingsanordning monterad i de fall kopplingsanordningen är monterad redan vid tillverkningen.

En av anledningarna till att registreringsbesiktning ska genomföras efter att en kopplingsanordning monterats är att fastställa och införa uppgifter i vägtrafikregistret om fordonets maximala släpvagnsvikt för bromsad släpvagn samt i förekommande fall uppgift om maximal släpvagnsvikt för obromsad släpvagn och den sammanlagda bruttovikten. Innan direktiv 2007/46/EG infördes, noterades inte alltid uppgifter om bilens maximala släpvagnsvikt och maximala släpvagnsvikt för obromsad släpvagn samt maximala sammanlagd bruttovikt i samband med registreringen.

### Fordonsägaren

Registreringsbesiktningar av den här typen kostar fordonsägaren ca 400 kr plus resekostnad till och från besiktningsorganet samt eventuellt förlorad arbetsinkomst.

### Flygande inspektion

Polisen har till uppgift att kontrollera om fordon i trafik överensstämmer med registrerade uppgifter. Gör fordonet inte det ska ägaren föreläggas att låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning. För polisen är nuvarande reglering otydlig vilket gör det svårt att avgöra om fordonsägaren ska föreläggas att inställa fordonet till registreringsbesiktning. Avgörandet ska grundas på om kopplingsanordningen har monterats vid tillverkningen av bilen eller vid leveransen eller senare. Det är svårt att avgöra om kopplingsanordningen monterats vid tillverkningen då det för bilar som registreras med stöd av intyg om överensstämmelse (CoC) inte införs uppgift om att bilen är försedd med kopplingsanordning.

### Registreringsbesiktning

Registreringsbesiktning ska utföras av ett ackrediterat besiktningsorgan vars ackreditering omfattar fordonet. Besiktningen ska genomföras av en besiktningstekniker med behörighet för denna typ av besiktning.

Vid registreringsbesiktning av ett ändrat fordon får besiktningsorganet begränsa omfattningen till de kontroller som behöver göras med avseende på ändringen och de uppgifter som ska fastställas.

Registreringsbesiktning av en personbil klass I eller en lätt lastbil där det monterats en kopplingsanordning benämns hos AB Svensk Bilprovning (ASB) som en ”begränsad registreringsbesiktning, kod A2-”. Enligt ASB interna behörighetssystem som användes innan fordonsbesiktningen omreglerades den 1 juli 2010 gavs besiktningstekniker med behörighet att genomföra kontrollbesiktning av personbil klass I behörighet att genomföra registreringsbesiktning av en personbil klass I där en kopplingsanordning monterats. Enligt övergångsreglerna i fordonsförordningen (2009:211) är en besiktningstekniker som efter den 1 januari 2008 varit anställd för att utföra besiktningar hos ett besiktningsorgan före omregleringen (1 juli 2010) behörig att utföra besiktningar i samma omfattning och lika länge som han eller hon var behörig till det hos det besiktningsorganet den 1 juli 2010.

De besiktningstekniker som certifieras som besiktningstekniker efter omregleringen av fordonsbesiktningen kan inte få den ”begränsade behörigheten” att genomföra registreringsbesiktning av personbil klass I där det monterats en kopplingsanordning då det i certifieringssystemet inte finns någon sådan behörighet. Vid framtagandet av regelverket för certifiering av besiktningstekniker framfördes inte heller något sådant önskemål. Detta innebär att hos andra besiktningsorgan än ASB måste en besiktningstekniker med behörighet att utföra registreringsbesiktningar genomföra registreringsbesiktningen av en personbil klass I där det monterats kopplingsanordning. Den konkurrensfördel som ASB har fått har kritiserats av andra besiktningsorgan då det idag är brist på besiktningstekniker som får utföra registreringsbesiktningar. En uppskattad genomsnittlig kostnad för utbildning och certifiering av en besiktningstekniker för att få behörighet att genomföra registreringsbesiktning uppgår till ca 80 000 kronor.

### Transportstyrelsens bedömning

Transportstyrelsen gör bedömningen att det går att regelförenkla inom detta område genom att införa ett undantag från kravet på registreringsbesiktning. Transportstyrelsen avser därför att införa ett undantag från kravet på registreringsbesiktning då en typgodkänd kopplingsanordning avsedd för biltypen monteras eller demonteras på en EU-typgodkänd personbil klass I eller en EU-typgodkänd lätt lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg, under förutsättning att det av uppgifter i vägtrafikregistret framgår vilken maximala släpvagnsvikt alternativt släpkärrevikt bilen klarar. För att undantaget även ska gälla vid demontering krävs att kopplingsanordningen inte varit noterad i vägtrafikregistret. Styrelsen gör bedömningen att detta kan ske utan att försämra trafiksäkerheten.

### Avgränsningar

*Fordonstyper och vikter m.m.*

Personbilar indelas i personbil klass I och personbil klass II (husbil). Transportstyrelsen har gjort bedömningen att för EU-typgodkända personbilar klass II är montering och besiktning av kopplingsanordning mer komplex. Fordonen måste ofta förses med en extra ramförlängning och/eller dragram i vilken kopplingsanordningen monteras. Tolkningen av vad som är del av karosseri och vad som är kopplingsanordning kan innebära krav på provning av vissa detaljer. Transportstyrelsen gör bedömningen att ett undantag från kravet på registreringsbesiktning inte kan göras för personbil klass II utan fara för trafiksäkerheten. Av ovan nämnda skäl avgränsas undantaget till personbil klass I.

Lätta lastbilar, dvs lastbilar med totalvikt upp till 3 500 kg, är i vissa fall snarlika en personbil i yttre utformning och är då ofta även byggda på samma typ av grundplatta. De kopplingsanordningar som monteras på sådana lastbilar är ofta samma sorts typgodkända kopplingsanordningar som monteras på personbilarna.

Det finns dock lastbilsmodeller som inte är byggda på personbilsliknande karosser, utan är försedda med flak- eller skåp- eller andra konstruktioner och som kan ha ett bakre överhäng. Dessa fordon kan förses med bakre underkörningsskydd och/eller bakgavellyft i vilken kopplingsanordningen kan integreras. Detta gör att monteringen av en kopplingsanordning blir mera komplex på denna typ av fordon. Merparten av de lastbilsmodeller som kräver en mer komplicerad infästning av kopplinsanordningen har vanligtvis en något högre totalvikt. Transportstyrelsen gjorde därför inledningsvis bedömningen att det är lämpligt att kontrollera monteringen av kopplingsanordning för de tyngre lätta lastbilarna. Styrelsen valde därför i det remitterade föreskriftsförslaget att avgränsa undantaget som medger montering utan registreringsbesiktning till lastbil med en totalvikt av maximalt 2 500 kg.

Vid genomgång av remissvaren beslutade föreskriftsgruppen dock efter utredning att tillmötesgå Bil Swedens önskemål om att höja viktgränsen för lätt lastbil till 3 500 kg från föreslagna 2 500 kg och även göra avgränsningen att lastbilen ska vara i standardutförande. Gruppen anser att det inte borde vara något problem med en högre gräns så länge fordonet inte är ändrat, alltså i standardutförande. Detta innebär således att samtliga EU-typgodkända lastbilar, kategori N1, med en totalvikt av högst 3 500 kg undantas från kravet på registreringsbesiktning när en typgodkänd kopplingsanordning som är avsedd för det aktuella fordonet monterats.

Bil Sweden har även framfört önskemål om att avgränsningen för de lätta lastbilarna ska vara att de är av standardutförande, utan eftermonterad bakgavellyft eller ett särskilt underkörningsskydd. Föreskriftsgruppen föreslår därför att lydelsen i 1 §, punkten 7 blir, ”…För lastbil gäller dessutom att kopplingsanordningen inte får vara integrerad i en eftermonterad bakgavellyft eller i ett eftermonterat särskilt underkörningsskydd”.

Viktuppgiften i 1 § punkten 8 ändras följaktligen från en totalvikt av högst 2 500 kg till en totalvikt av högst 3 500 kg, och en avgränsning görs med innebörden att kopplingsanordningen inte får integreras i eftermonterad utrustning.

När det gäller lätta bussar så är huvuddelen av dessa något tyngre och här har Transportstyrelsen inte sett ett behov av att låta dessa undantas från kravet på registreringsbesiktning.

För tunga lastbilar och tunga bussar samt övriga fordonsslag gäller andra krav och de ska därför inte omfattas av detta förslag till ändring.

*Avgränsning vid demontering av kopplingsanordning?*

I samband med remissammanställningen har en intern diskussion förts gällande frågan om kravet på registreringsbesiktning i samband med demontering av en kopplingsanordning kunde tas bort för samtliga personbilar och samtliga lätta lastbilar oaktat om dessa är EU-typgodkända eller inte, eller om uppgift om kopplingsanordning finns i vägtrafikregistret eller inte. Detta skulle innebära en avvikelse mot det remitterade förslaget och lydelsen i 1 §, punkten 8 skulle då endast bli ”Demontering av kopplingsanordning på personbil, och lätt lastbil med en högsta maximala totalvikt av 3 500 kg.”. Om Transportstyrelsen väljer en sådan lösning och denna skrivning införs uppstår dock situationen att ett antal fordon saknar fysisk kopplingsanordning men har en sådan uppgift noterad i vägtrafikregistret. För att komma till rätta med en situation där fordon fysiskt saknar kopplingsanordning men har en uppgift om detta i vägtrafikregistret så torde borttagning av uppgift om monterad kopplingsanordning kunna göras t ex genom en enkel rättelse eller liknande till Transportstyrelsen i samband med en kontrollbesiktning. Detta skulle dock innebära ökade kostnader för besiktningsorganen och för Transportstyrelsen. Oavsett vilken lösning som kommer i fråga, elektronisk rapportering eller via blankett så innebär det en kostnad för besiktningsorganen såsom IT/gränssnittsförändringar, ändrade rutiner och instruktioner, inkomstbortfall då vissa registreringsbesiktningar försvinner samt att besiktningsorganen med all säkerhet vill ha betalt för en sådan rapporteringstjänst. För Transportstyrelsens del torde också kostnaderna öka, antingen genom ett ändrat gränssnitt, en ny applikation i bildfångstsystemet eller nya rutiner för ett eventuellt handhavande av ändringsblanketter som ska tas om hand manuellt och registreras.

Totalt sett så är dessa förändringar och kostnader som är förenade med en rättelserutin så stora att det torde innebära ett behov av en ny konsekvensutredning och en ny remissomgång. En IT-lösning innebär samtidigt att besiktningsorganen har en överenskommen implementeringstid om sex månader. En ändring i vägtrafikregistrets gränssnitt uppskattas då inte kunna ske förrän tidigast första halvåret 2014.

Eftersom det är önskvärt med ett snabbt ikraftträdande för föreskrifterna i och med att det handlar om regelförenkling och ett förtydligande om vilka fordon som kan ha en kopplingsanordning utan att den är registrerad, så talar det emot att en rättelserutin vid demontering av kopplingsanordning införs genom denna föreskriftsförändring.

Förenkling av regelverk och tydlighet ska prioriteras, därför kan en översyn av rättelse- eller demonteringsrutiner ske vid ett senare tillfälle, då det samtidigt kan utredas om även andra fordonsslag kan undantas från kravet på registreringsbesiktning i samband med montering av en typgodkänd kopplingsanordning, t ex motorcyklar.

Bedömningen är därför att föreskriftsförslaget i dessa delar ska lämnas oförändrat, så att en förutsättning för att demontering av kopplingsanordningen ska ske är att fordonet är EU-typgodkänt, att kopplingsanordningen är EU-godkänd och att uppgift om kopplingsanordningen inte finns i vägtrafikregistret.

### Förslag

Transportstyrelsen föreslår att EU-typgodkända personbilar klass I samt EU-typgodkända lätta lastbilar ska undantas från kravet på registreringsbesiktning när det monteras en kopplingsanordning som är typgodkänd och avsedd för biltypen. Undantaget gäller under förutsättning att uppgift om fordonets maximala släpvagnsvikt eller släpkärrevikt är noterad i vägtrafikregistret. Undantaget föreslås även gälla vid demontering av en typgodkänd kopplingsanordning på en EU-typgodkänd personbil eller lastbil under förutsättning att kopplingsanordningen inte varit noterad i vägtrafikregistret.

För att förenkla, förtydliga och tillmötesgå relevanta synpunkter från bl a FMV och Swedac och för att undvika missförstånd föreslår föreskriftsgruppen att 1 § punkterna 7 och 8 i det remitterade förslaget slås samman till en punkt, samt att lydelsen ändras till ”Montering av EU-typgodkänd kopplingsanordning på EU-typgodkänd personbil klass I eller EU-typgodkänd lastbil med en högsta maximala totalvikt av 3 500 kg under förutsättning att kopplingsanordningen är av typ kula och avsedd att monteras på fordonet samt att uppgift om fordonets maximala släpvagnsvikt eller släpkärrevikt finns i vägtrafikregistret. För lastbil gäller dessutom att kopplingsanordningen inte får vara integrerad i en eftermonterad bakgavellyft eller i ett eftermonterat särskilt underkörnings­skydd.”.

I paritet med att viktgränsen för EU-typgodkända lastbilar höjts vid montering av en typgodkänd lastbil så torde även viktgränsen vid avrustning av kopplingsanordning höjas. Gruppen föreslår därför att lydelsen i 1 §, punkten 8 ändras till, ”Demontering av kopplingsanordning på EU-typgodkänd personbil klass I, och EU-typgodkänd lätt lastbil med en högsta maximala totalvikt av 3 500 kg, under förutsättning att uppgift om kopplingsanordning inte finns i vägtrafikregistret”.

Vissa undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon är i dag införda i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:63) om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon. För att underlätta för de som tillämpar föreskrifterna finns det ett behov av att ersätta föreskrifter som är utfärdade i Vägverkets författningssamling med föreskrifter som är utfärdade i Transportsstyrelsens författningssamling. Av detta skäl kommer därför en ny föreskrift att beslutas i Transportstyrelsens författningssamling istället för att ändra Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:63) om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon. Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:63) om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon kommer att upphävas.

Här aktuella undantag kommer att införas i Transportstyrelsens föreskrifter om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon. De nya undantagen införs i 1 § som punkterna 7 - 8. Övriga delar (punkterna 1-6) av gällande bestämmelser om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon har Transportstyrelsen bedömt vara ändamålsenliga och i dessa delar överförs bestämmelserna oförändrade sånär som på en språklig korrigering och en ändrad hänvisning till den nu gällande fordonsförordningen (2009:211). Dessa delar har därför inte heller konsekvensutretts.

## Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

### Alternativa lösningar

Ett alternativ är att inte ändra regleringen vilket medför att registreringsbesiktning även fortsättningsvis ska göras efter att en kopplingsanordning monteras eller demonteras på en EU-typgodkänd personbil eller lastbil.

### Effekter om reglering inte kommer till stånd

Kostnaden för fordonsägaren (besiktningskostnad, förlorad arbetsinkomst, eventuellt arvode till verkstad för att ombesörja besiktning) kvarstår.

ASB konkurrensfördel kommer att bestå. Enligt övergångsreglerna i fordonsförordningen får en besiktningstekniker behålla sina besiktningsbehörigheter som han eller hon hade som anställd hos ASB.

Polisens svårighet att avgöra om ägaren ska föreläggas låta fordonet genomgå registreringsbesiktning kvarstår. Det är tveksamt om information och utbildning av poliser som genomför flygande inspektion löser problemet.

Bristen på certifierade besiktningstekniker på besiktningsmarknaden leder på sikt till väntetider för att genomföra registreringsbesiktning av personbil där det monterats kopplingsanordning.

För att möta efterfrågan på registreringsbesiktning måste besiktningsorganen låta utbilda och certifiera besiktningstekniker för att genomföra registreringsbesiktning.

## Vilka berörs av regleringen?

Fordonsägare som monterat en kopplingsanordning på en EU-typgodkänd personbil klass I eller en EU-typgodkänd lätt lastbil. Ca 60 000 stycken personbilar klass I och EU-typgodkända lastbilar per år omfattas av registreringsbesiktning efter att en kopplingsanordning monterats.

Besiktningsorgan som ackrediterats för att genomföra besiktningar av bilar och släpvagnar med en totalvikt av högst 3 500 kg. I nuläget finns 8 stycken ackrediterade besiktningsorgan med ca 260 stationer som kan utföra registreringsbesiktning.

Poliser som genomför flygande inspektion.

Verkstäder som monterar kopplingsanordningar berörs inte direkt. Men i de fall verkstaden gjort ett åtagande att ordna med besiktningen hos besiktningsorganet efter att kopplingsanordningen monterats så bortfaller detta.

Transportstyrelsens skatte- och avgiftsavdelning, kundtjänstenheten för fordonsfrågor som besvarar frågor från allmänheten.

## Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

### Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

Registreringsbesiktningar av den här typen kostar fordonsägaren ca 400 kr plus resekostnad till och från besiktningsorganet samt eventuellt förlorad arbetsinkomst. Till detta kommer eventuellt arvode till verkstaden för att ordna med besiktningen hos besiktningsorganet.

Den totala besparingen för samhället kan uppskattas till ca 24 miljoner kronor (ca 60 000 förrättningar till en kostnad av ca 400 kr per förrättning). Kostnaden för eventuell förlorad arbetsinkomst för den enskilde och produktionsbortfall för företagen har inte kunnat beräknas.

Det rör sig i storleksordning om 60 000 stycken registreringsbesiktningar till ett värde av ca 24 miljoner kronor som försvinner från besiktningsmarknaden. Det går inte att precisera hur inkomstbortfallet fördelas mellan de ackrediterade besiktningsorganen. Det har heller inte gått att beräkna om inkomstbortfallet påverkar antal anställda hos besiktningsorganen.

Besiktningsorgan kan behöva uppdatera rutiner och instruktioner till att vissa personbilar inte behöver genomgå registreringsbesiktning efter att en kopplingsanordning monterats. Personalen hos besiktningsorganen behöver information om att EU-typgodkänd personbil klass I och vissa EU-typgodkända lätta lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kg, som förses med en typgodkänd kopplingsanordning, som är avsedd för biltypen inte längre behöver utföra någon registreringsbesiktning. Detta bedöms ingå i det normala uppdateringsarbetet hos besiktningsorganen då det egentligen handlar om ett antal förrättningar som försvinner, inte ändras.

Poliser som genomför flygande inspektion behöver informeras om den nya regleringen.

### Effekter på säkerhet

Transportstyrelsen gör bedömningen att säkerheten inte påverkas på ett negativt sätt då det flesta monteringarna sker på fabrik eller verkstad. Besiktningsorganen måste förlita sig på att monteringen är korrekt genomförd då det i många fall finns små möjligheter att kontrollera monteringen då fästpunkterna och skruvförbanden ofta döljs av sköldar, kåpor och annan utrustning.

För Transportstyrelsen är det heller inte känt att olyckor orsakats av att en kopplingsanordning lossnat från en personbil med tillkopplad släpvagn.

### Effekter på miljö och hälsa

Transportstyrelsen gör bedömningen att miljö och hälsa påverkas på ett positivt sätt av den föreslagna regleringen då ca 60 000 transporter till och från något besiktningsorgan årligen kommer att upphöra.

### Effekter på tillgänglighet

Transportstyrelsen gör bedömningen att tillgängligheten inte påverkas på ett negativt sätt. Teoretiskt sett torde tillgängligheten till besiktning öka då det frigörs ett stort antal besiktningstider hos besiktningsorganen.

### Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

Se punkt 2.1

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

Transportstyrelsen gör bedömningen att ändringen överensstämmer med gällande EU-rätt då det saknas gemenskapslagstiftning på området.

Föreskrifterna bedöms inte vara en teknisk regel med krav på anmälningsförfarande.

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

Regleringen innebär en lättnad för såväl fordonsägare, polismyndigheten, verkstäder som för besiktningsföretag och bedöms inte kräva några extra informationsinsatser förutom att information om den nya regleringen läggs ut på www.transportstyrelsen.se. Detta talar för ett i kraftträdande så snart som möjligt efter att inkomna synpunkter av remissomgången har beaktats.

## Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

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

I dag finns 8 stycken besiktningsorgan som är ackrediterade för besiktning av kopplingsanordning på lätta fordon. Storleken spänner från företag med en besiktningsstation, till företag med fler än 50 stationer. I verksamheten berörs drygt 1 100 besiktningsingenjörer och besiktningstekniker med behörighet att utföra denna typ av registreringsbesiktning.

Det stora flertalet verkstäder som monterar kopplingsanordningar ombesörjer även att registreringsbesiktning av bilen sker hos ett ackrediterat besiktningsorgan. För dessa verkstäder blir verksamheten mer kostnadseffektiv då man slipper anpassa montering av kopplingsanordningen till besiktningstider samt avsätta personal från den normala verksamheten för att transportera bilen till besiktningen.

### Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

De administrativa kostnaderna hos besiktningsorganen bedöms vara små, då förslaget att inte behöva registreringsbesikta en EU-typgodkänd personbil efter det att en typgodkänd kopplingsanordning monterats, inte innebär några omställningar för besiktningsorganen utan i stället frigörs tid för andra förrättningar då ärendetypen minskar.

För de verkstäder som monterar en typgodkänd kopplingsanordning på en EU-typgodkänd personbil klass I minskar tidsåtgång och administration då man inte behöver åka till något besiktningsorgan för registreringsbesiktning.

### Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen inte innebär några andra kostnader för besiktningsorganen, då förslaget att undanta från kravet på registreringsbesiktning av en EU-typgodkänd personbil klass I samt en EU-typgodkända lätt lastbil när den försetts med en typgodkänd kopplingsanordning, inte innebär någon stor omställning, och rutiner och instruktioner därför inte behöver ändras. Den föreslagna regleringen innebär däremot ett inkomstbortfall för besiktningsorganen vad beträffar antalet registreringsbesiktningar.

Det har inte gått att beräkna om den föreslagna regleringen påverkar antalet anställda hos besiktningsorganen.

Kostnaderna torde inte öka hos berörda verkstäder, snarare bedöms verksamheten bli mer kostnadseffektiv eftersom man inte behöver avsätta tid och personal för att transportera bilen till ett ackrediterat besiktningsorgan för registreringsbesiktning.

### I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Regleringen bedöms utjämna konkurrensen mellan besiktningsorganen genom att i viss mån neutralisera övergångsregeln i fordonsförordningen, se vidare punkt 1.5 tredje stycket.

### Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Regleringen kommer att innebära en minskad intäkt på i storleksordningen 24 miljoner hos besiktningsorganen. Hur inkomstbortfallet fördelas mellan de ackrediterade besiktningsorganen har inte gått att beräkna. Minskningen av intäkten hos besiktningsorganet ska balanseras mot kostnaden för besiktningsorganet för utbildning och certifiering av besiktningstekniker med behörighet att genomföra registreringsbesiktning. En uppskattad genomsnittlig kostnad för utbildning och certifiering av en besiktningstekniker för att få behörighet att genomföra registreringsbesiktning uppgår till ca 80 000 kronor.

### Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Inga särskilda hänsyn behöver tas.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

Bo Eric Pettersson, utredare, telefon 010 – 495 57 89  
E-post, [bo-eric.pettersson@transportstyrelsen.se](mailto:bo-eric.pettersson@transportstyrelsen.se)