

## Konsekvensutredning av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret

### Transportstyrelsens förslag:

Med anledning av Europeiska kommissionens genomförandeförordning rörande övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon<sup>1</sup> föreslår Transportstyrelsen ett nytt kapitel i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. Detta för att tydliggöra hur en fordonsägares vägran att göra uppgifter om bränsle- och energiförbrukning från verklig körning tillgängliga ska genomföras. Transportstyrelsen föreskriver hur anmälan ska se ut och till vem den ska lämnas samt när vägran upphör.

### A. Allmänt

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

Europeiska kommissionen har beslutat en genomförandeförordning som innebär att personbilars och lätta lastbilars koldioxidutsläpp ska övervakas genom att inhämta uppgifter om bränsle- och energiförbrukning från fordonets verkliga körning. Senast från och med den 20 maj 2023 ska uppgifterna avläsas av ett besiktningsorgan i samband med en kontrollbesiktning och sedan överföras till Transportstyrelsen. Varje år ska Transportstyrelsen rapportera de avlästa uppgifterna till Europeiska kommissionen.

I genomförandeförordningen framgår att det ska finnas en möjlighet för en fordonsägare att kunna vägra göra sina uppgifter tillgängliga för avläsningen tillgängliga. För att undvika otydligheter om bland annat hur och var denna anmälan om vägran ska ske behövs nya föreskrifter från Transportstyrelsen.

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.

## 2. Vad ska uppnås?

Transportstyrelsen vill att det ska vara tydligt för en fordonsägare hur de nyttjar sin rätt att vägra avläsningen samt hur en sådan vägran återtas eller upphör av annan anledning.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

En fordonsägars vägran om avläsning måste kunna hanteras enligt genomförandeförordningen. Om det saknas styrning för hur anmälan ska se ut, kan den inkomma på flera olika sätt, vilket skulle medföra ökade kostnader för Transportstyrelsen.

Det blir även otydligt till vem som fordonsägaren ska lämna sin anmälan. Vid en kontrollbesiktning finns ingen reglering att det är just fordonsägaren som måste hantera bokning, betalning eller inställelsen till kontroll för ett fordon. Besiktningsorganen har därför inte tillgång till denna information i samband med en kontroll. I Transportstyrelsens utredning har det framkommit att det endast är Transportstyrelsen som har tillgång till information om fordonet samt vem som är fordonsägare så att en anmälan om vägran till avläsning kan hanteras. Fordonsägaren kan dock tro att vägran kan lämnas direkt på plats till besiktningsföretaget i samband med kontrollbesiktningen, vilket kan leda till att besiktningen inte kan genomföras vid det bokade tillfället.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen anser inte att det finns några alternativ till reglering som är genomförbara eller kostnadseffektiva.

### 3.3 Regleringsalternativ

Reglerna för vägran att göra uppgifter om bränsle- och energiförbrukning från verklig körning tillgängliga i samband med kontrollbesiktning bör enligt Transportstyrelsen finnas i en föreskrift. Samma bedömning<sup>2</sup> har även gjorts av regeringen som ger Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva. Något alternativ till reglering finns därmed inte.

---

<sup>2</sup> Miljödepartementets promemoria ”Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon” M2022/01112.

För ett fordon som omfattas av avläsningen ska ett besiktningsorgan i samband med en kontrollbesiktning avläsa och överföra informationen till Transportstyrelsen, förutsatt att fordonsägaren inte har vägrat att tillgängliggöra uppgifterna. Flera regeringsalternativ för att hantera fordonsägarens vägran än de valda har övervägts.

### **Regleringsalternativ som inte föreslås**

Detta alternativ innebär att besiktningsorganen ska inhämta information om vägran från ägaren. Det skulle kunna göras i samband med bokningen av besiktningstillfället eller i samband med att fordonet inställs för kontrollbesiktning. Besiktningsorganen behöver vid dessa tillfällen inte ha information om vem som är fordonsägare. Det innebär att de inte heller kan ta emot en vägran eftersom denna endast får lämnas av fordonets ägare.

### **Regleringsalternativ som föreslås**

Det valda alternativet innebär att fordonsägaren ska anmäla sin vägran från avläsning till Transportstyrelsen på det sätt som föreslås i föreskriftsförslaget. Regleringen omfattar även hur en avanmälan ska gå till samt hur en anmälan om vägran upphör.

## **4. Vilka är berörda?**

Regleringen berör ägare av personbilar och lätta lastbilar som har utrustning för att avläsa uppgifter om bränsle- och energiförbrukning från verklig körning och som är registrerade från och med år 2021. En fordonsägare kan vara både en privatperson eller en juridisk person.

Utöver fordonsägare berörs även besiktningsorgan som avläser uppgifter om bränsle- och energiförbrukning från verklig körning i samband med kontrollbesiktningar av personbilar och lätta lastbilar.

## **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.

Ett företag som har rollen som ett besiktningsorgan ska inte avläsa uppgifter från ett fordon där fordonsägaren har vägrat avläsning. Eftersom anmälan om vägran ska lämnas till Transportstyrelsen medför det inget merarbete för besiktningsorganet i samband med kontrollbesiktningen.

För företagen i rollen som fordonsägare bedöms inte regleringen medföra några konsekvenser av betydelse.

### **Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?**

För närvarande berör förslaget ca 64 000 företag som har rollen som fordonsägare. Företagen förekommer i alla branscher och är allt från stora företag med flera tusen anställda till mindre företag med några få anställda.

Det är åtta företag med rollen som besiktningsorgan som berörs. Dessa företag utför kontrollbesiktningar på personbilar och lätta lastbilar. Antalet anställda är mellan ca 5–550 personer per företag.

### **Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?**

Tidsåtgången som föreskriftsändringen medför för företag i rollen som fordonsägare bedöms till 0 timmar. Förslaget medför inte några administrativa kostnader.

För de åtta företag med rollen som besiktningsorgan är bedömningen att de inte behöver vidta några åtgärder då det är Transportstyrelsen som tar emot anmälan om vägran från avläsningen i samband med en kontrollbesiktning. Transportstyrelsen kommer att meddela besiktningsorganen vilka fordon som ska avläsas i samband med en kontrollbesiktning. De behöver därför inte hantera en fordonsägares vägran, vilket således inte medför några administrativa kostnader för dessa företag.

### **Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?**

Transportstyrelsen identifierar inte några kostnader eller förändringar som företagen behöver vidta i sin verksamhet med anledning av föreskriftsändringen.

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

Transportstyrelsen identifierar inte någon påverkan på konkurrensförhållandena med anledning av föreskriftsändringen.

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

Transportstyrelsen identifierar inte någon annan påverkan för företagen.

### **Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?**

Transportstyrelsen identifierar inte några behov av att särskild hänsyn ska tas till små företag.

## **5.2 Medborgare**

För medborgare i rollen som fordonsägare bedöms inte regleringen medföra några konsekvenser av betydelse.

## **5.3 Staten, regioner eller kommuner**

För Transportstyrelsen innebär regleringen ökade kostnader samt nya arbetsuppgifter. Det är bl a handläggning av ärenden i samband med anmälan om vägran av avläsning av uppgifter i samband med en kontrollbesiktning. Transportstyrelsen måste även bygga upp IT funktioner i vägtrafikregistret för att kunna hantera vägran. Dessa funktioner ska även förvaltas.

Att reglerna tydliggörs medför sannolikt att Transportstyrelsen får färre frågor rörande vägran vilket bidrar till att arbetsbelastningen inte ökar i denna del.

För staten, regioner eller kommuner i rollen som fordonsägare bedöms inte regleringen medföra några konsekvenser av betydelse.

#### 5.4 Miljö

De föreslagna ändringarna i föreskriften bedöms inte få några miljömässiga konsekvenser.

#### 5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna i föreskriften bedöms inte få några externa effekter.

### 6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Reglering anses vara det mest ändamålsenliga och kostnadseffektiva alternativet. Alternativen att inte göra något eller att inte reglera medför en otydlighet och därmed ökade kostnader för Transportstyrelsen.

### 7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

EU har meddelat en genomförandeförordning och Miljödepartementet har i en analys kommit med förslag<sup>3</sup> på hur svensk rätt bör kompletteras utifrån förordningen. Av analysen kan man utläsa att bemyndigandet till denna ändringsföreskrift föreslås framgå i 8 kap. 16 § 16 fordonsförordningen (2009:211). Transportstyrelsen har i remissvar till Miljödepartementet meddelat att bemyndigandet istället bör framgå av 15 kap. 1 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (FFRA). Transportstyrelsen har därför valt att ange FFRA i ändringsföreskriften men kommer att ändra det om bemyndigandet kvarstår i fordonsförordningen.

Förordningsändringen med mandatet till att skriva ändringsföreskriften föreslås träda ikraft den 1 april 2023.

---

<sup>3</sup> Miljödepartementets promemoria ”Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon” M2022/01112.

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

I EUs genomförandeförordning anges att en fordonsägare har rätt att vägra en avläsning från verklig körning, den anger dock inte hur denna vägran ska anmälas. I detta förslag till ändringsföreskrift klargörs vägran ska gå till. Föreskriftsförslaget går därmed inte utöver vad som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

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

EUs genomförandeförordning gäller redan men blir ett krav från den 20 maj 2023. Ikraftträdandet av denna ändringsföreskrift bör därför inte vara senare än den 20 maj 2023.

Transportstyrelsen bör informera fordonsägarna om att de kan vägra att lämna uppgifter från verklig körning. Det är tillräckligt att informationen finns på Transportstyrelsens webbsida.

## **B. 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. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Föreskriftsändringen påverkar inte medborgarnas resor eller näringslivets transporter i nämnvärd grad.

## 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsändringen påverkar inte medborgarnas resor eller näringslivets transporter i nämnvärd grad.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Tydliga och moderna regler.			
<b>Medborgare</b>	Tydliga och moderna regler.			
<b>Staten m.fl.</b>	Tydliga och moderna regler.	Ökad handläggning för Transportstyrelsen.  Ökade kostnader för Transportstyrelsen.		Behöver omhändertas avseende resurser i form av handläggare.
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				Med ovan sammanställning i beaktande bedöms fördelarna med föreskriften överväga nackdelarna.

## D. Samråd

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