

## **Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret**

*Ett av Transportstyrelsens mål är att befintliga regelverk ska förenklas. Reglerna ska vara begripliga, ändamålsenliga och enkla för medborgare och näringsliv. Det innebär att i de delar som regelförenklingsförslag är möjliga ska de genomföras. Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att se över tillämpningen av olika regler.*

### **Sammanfattning**

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till ändringsföreskrift till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon med mera i vägtrafikregistret.

I dessa föreskrifter finns närmare bestämmelser om bland annat elektronisk överföring av ansökan om registrering, elektronisk överföring av anmälningar om fordon och registreringsskyltar. De överordnade bestämmelserna inom de olika områdena finns i vägtrafikregisterlagstiftningen.

Transportstyrelsen lämnar följande förslag till föreskriftsändringar inom de fem nedanstående huvudområdena:

#### *1. Ansökan om registrering*

Föreskrifterna förtydligas så att det framgår hur hanteringen för registrering av fordon i vägtrafikregistret sker.

De upphävda EU-regelverk som anges i föreskrifterna uppdateras med de nu gällande regelverken.

#### *2. Undantag från kravet på registreringsbevis för anmälan om ägarbyte*

En tydligare föreskriftsbestämmelse förs in där det anges vilka orter där fordonsägare kan lämna in en gemensam anmälan om ägarbyte.

#### *3. Registreringsskyltar*

De särskilda säkerhetsdetaljer som framgår på registreringsskylt kommer inte längre framgå i föreskrifterna utan regleras i ett internt myndighetsbeslut. Uppgifterna kommer dock fortfarande att anges på registreringsskylt.

Reglerna för Transportstyrelsens tilldelning av registreringsskyltar till tävlingsfordon ändras så att andra tävlingsfordon än motorcykel i första hand ska kunna tilldelas de mindre registreringsskyltarna (300 mm x 100 mm). Den nya regeln blir därmed i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

#### *4. Elektronisk överföring av anmälningar om fordon*

Området som rör förfarandet kring ansökan om direktanmälan blir tydligare och enklare för den som ansöker om direktanmälan för handel med fordon till vägtrafikregistret. Bestämmelserna blir enhetliga i förhållande till de som finns för ansökan om saluvagnslicens när det gäller kravet på yrkesmässighet.

#### *5. Saluvagnslicens*

Området som rör förfarandet kring ansökan om saluvagnslicens blir tydligare och enklare för den som ansöker om saluvagnslicens. Bestämmelserna blir enhetliga i förhållande till de som finns för ansökan om direktanmälan när det gäller yrkesmässighet och lokalernas lämplighet

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>ALLMÄNT</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>ANSÖKAN OM REGISTRERING</b> .....	<b>6</b>
2.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	6
2.1.1	Uppgiftslämnande .....	6
2.1.2	Upphävda EU-regelverk .....	7
2.2	Vad ska uppnås? .....	7
2.2.1	Uppgiftslämnande .....	7
2.2.2	Upphävda EU-regelverk .....	7
2.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	8
2.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	8
2.3.1.1	Uppgiftslämnande .....	8
2.3.1.2	Upphävda EU-regelverk .....	8
2.3.2	Alternativ som inte innebär reglering? .....	8
2.3.2.1	Uppgiftslämnande .....	8
2.3.2.2	Upphävda EU-regelverk .....	8
2.3.3	Regleringsalternativ .....	8
2.3.3.1	Uppgiftslämnande .....	8
2.4	Vilka är berörda? .....	9
2.4.1	Uppgiftslämnande .....	9
2.4.2	Upphävda EU-regelverk .....	9
2.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	9
2.5.1	Företag .....	9
2.5.2	Staten, regioner eller landsting och kommuner .....	10
2.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet .....	10
2.7	Sammanställning av konsekvenser .....	11
<b>3</b>	<b>UNDANTAG FRÅN KRAVET PÅ REGISTRERINGSBEVIS FÖR ANMÄLAN OM ÄGARBYTE</b> .....	<b>12</b>
3.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	12
3.2	Vad ska uppnås? .....	12
3.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	13
3.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	13
3.3.2	Alternativ som inte innebär reglering? .....	13
3.3.3	Regleringsalternativ .....	13
3.4	Vilka är berörda? .....	13
3.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	13
3.5.1	Företag .....	13
3.5.2	Staten, regioner eller landsting och kommuner .....	14
3.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet .....	14
3.7	Sammanställning av konsekvenser .....	14

<b>4</b>	<b>REGISTRERINGSSKYLTAR .....</b>	<b>15</b>
4.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	15
4.1.1	Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt .....	15
4.1.2	Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon.....	15
4.2	Vad ska uppnås? .....	16
4.2.1	Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt .....	16
4.2.2	Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon.....	16
4.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	16
4.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	16
4.3.1.1	Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt.....	16
4.3.1.2	Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon.....	16
4.3.2	Alternativ som inte innebär reglering?.....	16
4.3.2.1	Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt.....	16
4.3.2.2	Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon.....	16
4.3.3	Regleringsalternativ.....	17
4.3.3.1	Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt .....	17
4.3.3.2	Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon.....	17
4.4	Vilka är berörda? .....	17
4.4.1	Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt .....	17
4.4.2	Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon.....	17
4.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	17
4.5.1	Företag.....	17
4.5.2	Staten, regioner eller landsting och kommuner.....	18
4.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet .....	18
4.7	Sammanställning av konsekvenser .....	19
<b>5</b>	<b>ELEKTRONISK ÖVERFÖRING AV ANMÄLNINGAR OM FORDON .....</b>	<b>20</b>
5.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	20
5.2	Vad ska uppnås? .....	20
5.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	20
5.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	20
5.3.2	Alternativ som inte innebär reglering?.....	20
5.3.3	Regleringsalternativ.....	21
5.4	Vilka är berörda? .....	21
5.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	21
5.5.1	Företag .....	21
5.5.2	Staten, regioner eller landsting och kommuner.....	21
5.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet .....	21
5.7	Sammanställning av konsekvenser .....	22
<b>6</b>	<b>SALUVAGNSLICENS .....</b>	<b>22</b>
6.1	Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	22
6.2	Vad ska uppnås? .....	23

6.3	Vilka är lösningsalternativen? .....	23
6.3.1	Effekter om ingenting görs? .....	23
6.3.2	Alternativ som inte innebär reglering .....	23
6.3.3	Regleringsalternativ .....	23
6.4	Vilka är berörda? .....	24
6.5	Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	24
6.5.1	Företag .....	24
6.5.2	Staten, regioner eller landsting och kommuner.....	24
6.6	Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet .....	24
6.7	Sammanställning av konsekvenser .....	25
<b>7</b>	<b>VILKA BEMYNDIGANDEN GRUNDAR SIG MYNDIGHETENS BESLUTANDERÄTT PÅ? .....</b>	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>ÖVERENSSTÄMMER REGLERINGEN MED ELLER GÅR DEN UTÖVER DE SKYLDIGHETER SOM FÖLJER AV EU-RÄTTSLIG REGLERING ELLER ANDRA INTERNATIONELLA REGLER? .....</b>	<b>25</b>
<b>9</b>	<b>BEHÖVER SÄRSKILD HÄNSYN TAS NÄR DET GÄLLER TIDPUNKTEN FÖR IKRAFTTRÄDANDE OCH FINNS DET BEHOV AV SPECIELLA INFORMATIONSSINSATSER? .....</b>	<b>26</b>
<b>10</b>	<b>TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE .....</b>	<b>26</b>
10.1	Hur påverkar regleringen funktionsmålet? .....	27
10.2	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet? .....	27
<b>11</b>	<b>SAMRÅD .....</b>	<b>27</b>

## **1 Allmänt**

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret finns närmare bestämmelser om bland annat elektronisk överföring av ansökan om registrering, elektronisk överföring av anmälningar om fordon och registreringsskyltar. De överordnade bestämmelserna för de olika ämnesområdena som regleras i föreskrifterna finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Transportstyrelsen har nu tagit fram förslag till ändringsföreskrifter som innebär vissa förändringar i sak. Vissa redaktionella ändringar föreslås även och då handlar det om till exempel språkliga förtydliganden (5 kap. 2 § och 9 kap. 8-13 §§).

De fem huvudområdena som den här konsekvensutredningen omfattar är:

1. ansökan om registrering
2. undantag från kravet på registreringsbevis för anmälan om ägarbyte
3. registreringsskyltar
4. elektronisk överföring av anmälningar om fordon (direktanmälan)
5. saluvagnslicens

I nuläget finns det 1 ändringsföreskrift till nuvarande föreskrifter.

## **2 Ansökan om registrering**

### **2.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

#### **2.1.1 Uppgiftslämnande**

Typgodkännanden av personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, motorcyklar och mopeder är helt harmoniserade inom EU. I 6 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister regleras vad som gäller ansökan om registrering av fordon i vägtrafikregistret. I föreskrifterna framgår vilka handlingar som ska bifogas med en sådan ansökan (3 kap. 6 och 7 §§, TSFS 2015:63).

Om fordonet är nytt men inte är registrerat i ursprungslandet krävs ett ”intyg om överensstämmelse”<sup>1</sup>. Intyg om överensstämmelse är en handling där tillverkaren intygar att fordonet omfattas av ett EG-typgodkännande. Idag skickar tillverkarens representant i Sverige en datafil till Transportstyrelsen

---

<sup>1</sup> CoC står för ”Certificate of Conformity”.

med ansökan om registrering och CoC-uppgifter. Datafilen hanteras nästan uteslutande av tillverkare som får skapa olika datafiler beroende på vilket land fordonet ska registreras i. Inom kort kommer denna ordning att ändras då uppgifterna från intyg om överensstämmelse på ett typgodkänt fordon hämtas/lämnas direkt från tillverkaren och inte från tillverkarens representant i Sverige. Det harmoniserade sättet för uppgiftslämnande som gäller registrering av fordon syftar till att minska bördan för tillverkare att skapa och elektroniskt skicka uppgifter från intyg om överensstämmelse till respektive lands registreringsmyndighet för registrering i de nationella fordonsregistren. EU-kommissionen kommer att föra in detta sätt i EU-lagstiftningen så att det blir ett obligatorium.

Problemet är att det i föreskrifterna framgår vilka handlingar som ska bifogas med ansökan men inte att det harmoniserade elektroniska uppgiftslämnandet även inkluderar uppgifter från intyg om överensstämmelse.

### 2.1.2 Upphävda EU-regelverk

I föreskrifterna framgår att fordon som tillverkats i Sverige av yrkesmässiga fordonstillverkare eller som förts in i Sverige av registrerad importör registreras i vägtrafikregistret efter skriftlig ansökan till Transportstyrelsen. Till en sådan ansökan behöver kompletterande handlingar bifogas beroende på vilken fordonskategori som ansökan avser (3 kap. 6 §, TSFS 2015:63).

Problemet är att föreskrifterna hänvisar till upphävda EU-regelverk avseende typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon samt typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon.

## 2.2 Vad ska uppnås?

### 2.2.1 Uppgiftslämnande

Föreskrifterna ska framöver reglera det nya sättet för uppgiftslämnande som innebär att uppgifterna från intyg om överensstämmelse får hämtas elektroniskt på det sätt som Transportstyrelsen bestämmer.

### 2.2.2 Upphävda EU-regelverk

Föreskrifterna ska innehålla korrekta hänvisningar till nu gällande EG-direktiv och förordningar.

## 2.3 Vilka är lösningsalternativen?

### 2.3.1 Effekter om ingenting görs?

#### 2.3.1.1 Uppgiftslämnande

Föreskrifterna kommer att innehålla en reglering som inte överensstämmer med det harmoniserade sätt för uppgiftslämnande som beslutats inom EU.

#### 2.3.1.2 Upphävda EU-regelverk

Föreskrifterna kommer att innehålla hänvisningar till upphävda EU-regelverk. Det kommer att medföra att det blir otydligt för sökanden som inte vet vilka kompletterande handlingar som de ska bifoga med ansökan om registrering av fordon. Att inte det gällande EU-regelverk framgår i föreskrifterna blir också en onödig otydlighet för Transportstyrelsen vid ärendehantering generellt sett då myndigheten ändå behöver ha kontroll vilka som är de nu gällande EU-regelverk avseende typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon samt typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon.

### 2.3.2 Alternativ som inte innebär reglering?

#### 2.3.2.1 Uppgiftslämnande

Inget alternativ som inte innebär reglering har kunnat identifieras. Området som rör ansökan om registrering behöver vara fortsatt reglerat.

#### 2.3.2.2 Upphävda EU-regelverk

Inget alternativ som inte innebär reglering har kunnat identifieras. Uppgifter om vilka handlingar och uppgifter som ska bifogas en ansökan om registrering av fordon tar sin utgångspunkt i EU-regelverk. Det handlar därmed om att se till att internationellt tvingande regleringar är uppdaterade i svensk rätt så att rättstillämpningen blir tydlig för alla inblandade parter.

### 2.3.3 Regleringsalternativ

#### 2.3.3.1 Uppgiftslämnande

Förtydliga föreskrifterna så att uppgifter från intyg om överensstämmelse får hämtas elektroniskt på det sätt som Transportstyrelsens bestämmer.



Hämtning av uppgifter från intyg om överensstämmelse ska göras efter att ansökan om registrering i vägtrafikregistret har lämnats till Transportstyrelsen.

## **2.4 Vilka är berörda?**

### **2.4.1 Uppgiftslämnande**

Fordonstillverkare och deras representanter i Sverige. Dessa utgörs av företag som importerar och saluför fordon i Sverige.

### **2.4.2 Upphävda EU-regelverk**

De företag som handlar handel med den här typen av fordon och som berörs av typgodkännanden.

## **2.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?**

### **2.5.1 Företag**

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 2.5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 2.5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs nedan.

Företag bedöms inte bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslagen. Föreskriftsförslagen bedöms ge enklare och mer förutsägbara förutsättningar för de företag som berörs.

#### Uppgiftslämnande

Ett 50-tal företag berörs och de flesta är tillverkarens representant i Sverige. De aktuella företagen tillverkar fordon eller importerar fordon till Sverige och saluför dem. De flesta företag är mindre, men det finns ett antal globala fordonstillverkare som är verksamma i Sverige. Det kommer att underlätta för de företag som framöver ska ansöka om registrering om de från början vet vilka kompletterande handlingar som ska bifogas med ansökan. Transportstyrelsen bedömer att det inte uppstår några andra kostnader. Inga andra avseenden har identifierats. Bedömningen är att detta inte påverkar

företagen särskilt mycket utan att den administrativa bördan minskas. Tillverkarens representant i Sverige får en enklare och kostnadseffektivare hantering vid registrering av ett fordon i vägtrafikregistret. Reglerna blir tydligare om vilka kompletterande handlingar som ska bifogas med ansökan.

#### Upphävda EU-regelverk

Ingen ökad tidsåtgång och ökade kostnader för företagen. Inga ekonomiska konsekvenser förväntas uppstå för de berörda företagen att hänvisningar sker till gällande EU-regelverk. Företagen behöver inte heller vidta några åtgärder om föreskrifterna ändras i detta avseende. I och med att det rör sig om att ersätta upphävda EU-regelverk med nu gällande EU-regelverk torde det vara en positiv effekt för företagen.

### 2.5.2 Staten, regioner eller landsting och kommuner

#### Uppgiftslämnande

Transportstyrelsen kommer att behöva utveckla vägtrafikregistret för att kunna inhämta uppgifter från intyg om överensstämmelse. Den utvecklingskostnad som det kommer att innebära bedöms rymmas i det anslag som myndigheten tilldelas. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting eller kommuner berörs inte.

#### Upphävda EU-regelverk

Transportstyrelsen ser till att internationellt tvingande regleringar är uppdaterade i svensk rätt. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting eller kommuner berörs inte.

### 2.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet

#### Uppgiftslämnande

Förordnat alternativ medför en enklare och kostnadseffektivare hantering vid registrering av ett fordon i vägtrafikregistret.

#### Upphävda EU-regelverk

Förordnat alternativ medför att föreskrifterna är uppdaterade med aktuella EU-regelverk.

## 2.7 Sammanställning av konsekvenser

### Uppgiftslämnande

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Det blir tydligare och enklare om företagen från början vet vilka kompletterande handlingar som ska bifogas med ansökan. Minskade administrativa kostnader för registrering av fordon i vägtrafikregistret.			Tillverkarens representant i Sverige får en enklare och billigare hantering vid registrering av fordon i vägtrafikregistret.
<b>Medborgare</b>				Ingen påverkan.
<b>Staten m.fl.</b>		Inhämtande av uppgifter från intyg om överensstämmelse görs efter att ansökan om registrering av vägtrafikregistret har lämnats in till Transportstyrelsen.	Går ej att uppskatta, men bedöms rymmas inom befintligt anslag.	Uppgifter från intyg om överensstämmelse görs elektroniskt. Transportstyrelsen behöver utveckla vägtrafikregistret.
<b>Externa effekter</b>				Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

### Upphävda EU-regelverk

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag				Rättstillämpningen blir tydlig för alla berörda genom att internationellt tvingande regleringar är uppdaterade.
Medborgare				Ingen påverkan.
Staten m.fl.				Transportstyrelsen ser till att internationellt tvingande regleringar är uppdaterade i svensk rätt.
Externa effekter				Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

## 3 Undantag från kravet på registreringsbevis för anmälan om ägarbyte

### 3.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I 10 kap. 3 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister finns reglerat om kravet att en anmälan om ny ägare för ett fordon ska göras skriftligen på fordonets registreringsbevis i original. I föreskrifterna finns reglerat om olika undantag från det kravet. Undantag får göras när den registrerade ägaren och den som förvärvat fordonet gemensamt anmäler ägarbyte hos ett angivet kontor som tillhör Transportstyrelsen, båda styrker sin identitet och om det finns särskilda skäl för att anmälan inte kan göras på fordonets registreringsbevis (5 kap. 6 § punkt 7, TSFS 2015:63).

Problemet är att föreskrifterna i den delen är utformade utifrån den organisationsstruktur som för närvarande råder inom Transportstyrelsen genom att en anmälan av ägarbyte kan ske till ett kontor som tillhör Transportstyrelsen (för närvarande Fordonsinformationsavdelningen).

### 3.2 Vad ska uppnås?

Målet är att göra det enklare och tydligare för de som lämnar en gemensam ansökan om ägarbyte. Utgångspunkten är att föreskrifterna inte ska utformas utifrån Transportstyrelsens interna organisatoriska benämningar.

### 3.3 Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inte reglering för undantaget om var man kan gemensamt anmäla ägarbyte ses över kommer föreskrifterna att framöver att behöva ändras allteftersom det sker interna organisationsförändringar inom Transportstyrelsen.

#### 3.3.2 Alternativ som inte innebär reglering?

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras. Reglering kring undantag att lämna en gemensam anmälan om ägarbyte behöver fortsättningsvis finnas, men det bör inte framgå av bestämmelsen vilken avdelning som de olika kontoren tillhör.

#### 3.3.3 Regleringsalternativ

En tydligare föreskriftsbestämmelse förs in där det anges vilka orter där fordonsägare kan lämna in en gemensam anmälan om ägarbyte. Anmälan bör fortsättningsvis ske på de kontor inom Transportstyrelsen som har den kunskap som kan krävas för att bland annat svara på frågor och se till att den som identifierar sig som säljare av fordonet också är registrerad ägare till fordonet.

### 3.4 Vilka är berörda?

Medborgare och företag.

### 3.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

#### 3.5.1 Företag

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 3.5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 3.5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs nedan.

Företag bedöms inte bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget. Företag påverkas mycket marginellt då de i huvudsak inte lämnar gemensam anmälan på detta sätt.

### 3.5.2 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen behöver se över föreskrifterna, men bedömningen är att myndigheten framöver inte behöver uppdatera föreskrifterna lika frekvent. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting eller kommuner berörs inte.

### 3.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet

Förordnat alternativ medför att föreskrifterna inte behöver uppdateras lika frekvent. Det kommer tydligare framgå i föreskrifterna vilka kontor där en gemensam anmälan om ägarbyte kan göras.

### 3.7 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>				Inga effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Företag påverkas mycket marginellt.
<b>Medborgare</b>	Det framgår tydligare på vilka orter en gemensam anmälan om ägarbyte kan ske.			Medborgare som äger fordon. Påverkas i de fall de lämnar ett gemensamt ägarbyte.
<b>Staten m.fl.</b>				Transportstyrelsen behöver uppdatera föreskrifterna, men på sikt behöver uppdateringar av föreskrifterna inte ske lika frekvent. I övrigt ingen påverkan.
<b>Externa effekter</b>				Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

## 4 Registreringsskyltar

### 4.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

#### 4.1.1 Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt

I föreskrifterna framgår vad som ska anges på registreringsskylt. I föreskrifterna framgår att på registreringsskylten anges hela fordonsidentifieringsnumret eller motsvarande särskilda märkning samt fabrikatskod (6 kap. 5 §, TSFS 2015:63). Transportstyrelsen har förutom fordonsidentifieringsnummer särskild märkning i form av säkerhetsdetaljer på skyltar, till exempel fabrikatskod. Fabrikatskod är en två- eller tre tecken lång kod som utgör en förkortning av ett fordon's fabrikat, till exempel VO för Volvo. Fabrikatskod framgår sedan en tid på ny tillverkade registreringsskyltar. Syftet med säkerhetsdetaljerna är att förhindra att fordon används i brottslig verksamhet. Det förekommer att registreringsskyltar stjäls och fästs på ett fordon med ett annat fabrikat.

Problemet är att antalet säkerhetsdetaljer kontinuerligt utökas och att föreskrifterna blir inaktuella.

#### 4.1.2 Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon

Enligt 7 kap. 5 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska Transportstyrelsen, när ett fordon registrerats, tillhandahålla registreringsskyltar. I Sverige får ett fordon endast brukas om det är försett med registreringsskyltar.

I föreskrifterna finns reglerat om de olika registreringsskyltar som finns i Sverige och vilken typ av skylt som ska användas för respektive fordonsslag. Det finns idag orange registreringsskyltar för de fordon som ges dispens att användas vid tävlingsverksamhet, så kallade tävlingsfordon<sup>2</sup>. Syftet med de särskilda skyltarna är att underlätta för polisen att kontrollera att dessa fordon inte brukas på annat sätt än avsett eftersom det finns särskilda bestämmelser om att de inte får brukas på allmän väg annat än till och från tävling eller träning. För tävlingsregistrerade motorcyklar gäller att de inte får brukas på allmän väg annat än till och från tävling och i samband med tävling (transportsträckor) eller träning. För tävlingsregistrerade rallybil gäller att den endast får brukas på allmän väg under transportsträckor (från start och mål, mellan specialsträckor och till och från parc fermé) under en tävling.

---

<sup>2</sup> Tävlingsfordon – såsom rallybilar och enduomotorcyklar – medges genom såväl föreskrifter som beslut om undantag i enskilda fall avsteg från sedvanliga fordonstekniska krav inom ramen för tävling eller annan sportslig verksamhet som är sanktionerad genom giltig tävlingslicens.

Problemet är att det i föreskrifterna framgår att Transportstyrelsen som huvudregel ska tilldela en stor skylt (520 mm x 110 mm) för andra fordonstyper än motorcykel. Om det är motiverat av fordonets konstruktion ska en mindre skylt tilldelas. Transportstyrelsen tilldelar dock i sin praxis en mindre skylt för rallybilar (300 mm x 110 mm).

## **4.2 Vad ska uppnås?**

### **4.2.1 Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt**

Målet är att säkerhetsdetaljerna regleras i ett särskilt internt myndighetsbeslut och inte längre framgår av Transportstyrelsens föreskrifter.

### **4.2.2 Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon**

Målet är att andra tävlingsfordon än motorcykel i första hand ska kunna tilldelas de mindre registreringsskyltarna (300 mm x 100 mm). Den nya regeln blir därmed också i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

## **4.3 Vilka är lösningsalternativen?**

### **4.3.1 Effekter om ingenting görs?**

#### **4.3.1.1 Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt**

Om inte regleringen om säkerhetsdetaljer ses över kommer föreskrifterna att behöva ändras allteftersom det tillkommer nya sådana.

#### **4.3.1.2 Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon**

Om inte reglerna för Transportstyrelsens tilldelning av registreringsskyltar för andra tävlingsfordon än motorcykel ändras kommer bestämmelsen inte att överensstämma med Transportstyrelsens praxis.

### **4.3.2 Alternativ som inte innebär reglering?**

#### **4.3.2.1 Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt**

Reglering om fordonsidentifieringsnummer kvarstår, men det som rör den särskilda märkningen framgår i ett internt myndighetsbeslut.

#### **4.3.2.2 Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon**

Reglering kring tilldelning av registreringsskyltar behöver fortsättningsvis finnas eftersom ett fordon måste ha skyltar för att få brukas.



### 4.3.3 Regleringsalternativ

#### 4.3.3.1 Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt

För att inte behöva uppdatera föreskrifterna så frekvent är förslaget att uppgift om säkerhetsdetaljer regleras i ett internt myndighetsbeslut. Uppgifterna kommer dock fortsättningsvis anges på registreringsskylt.

#### 4.3.3.2 Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon

För att åtgärda problemet med att Transportstyrelsen tillämpning inte överensstämmer med föreskrifterna är att myndighetens praxis förs in i föreskrifterna. Tävlingsfordon ska ha den skylttyp som är avsedd.

## 4.4 Vilka är berörda?

### 4.4.1 Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt

Transportstyrelsen.

### 4.4.2 Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon

Medborgare som har tävlingsfordon är berörda.

## 4.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 4.5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 4.5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 4.5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs nedan.

Företag bedöms inte att bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget. Företag bedöms inte påverkas.

#### 4.5.2 Staten, regioner eller landsting och kommuner

##### Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt

Transportstyrelsen behöver se över föreskrifterna och fatta ett internt myndighetsbeslut om vilka säkerhetsdetaljer som finns. Staten i övrigt påverkas inte. Regioner, landsting eller kommuner berörs inte.

##### Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon

Transportstyrelsen behöver ändra i föreskrifterna. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting eller kommuner berörs inte.

#### 4.6 **Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet**

##### Säkerhetsdetaljer på registreringsskylt

Förordnat alternativ medför att reglering om fordonsidentifieringsnummer kvarstår, men att det som rör den särskilda märkningen framgår i ett internt myndighetsbeslut.

##### Tilldelning av registreringsskylt för tävlingsfordon

Förordnat alternativ medför att föreskrifterna överensstämmer med Transportstyrelsens praxis. Tävlingsfordon ska ha den skylttyp som är avsedd.

#### 4.7 Sammanställning av konsekvenser

##### Säkerhetsdetaljer på registrerings skylt

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag				Ingen påverkan.
Medborgare				Ingen påverkan.
Staten m.fl.				Transportstyrelsen behöver fatta ett internt myndighetsbeslut. När nya säkerhetsdetaljer tillkommer får ett nytt beslut tas.
Externa effekter				Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

##### Registrerings skyltar för tävlingsfordon

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag				Ingen påverkan.
Medborgare				Medborgare kommer fortsättningsvis att tilldelas skylt med yttermått 300 mm x 110 mm.
Staten m.fl.				Transportstyrelsen behöver se till att föreskrifterna överensstämmer med praxis.
Externa effekter				Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

## **5 Elektronisk överföring av anmälningar om fordon**

### **5.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Med direktanmälan avses möjligheten att elektroniskt anmäla uppgifter till vägtrafikregistret, till exempel anmälan om ägarbyte. Området direktanmälan är nära sammankopplat med saluvagnslicens<sup>3</sup> som också innefattar krav på att den sökande ska ha en yrkesmässig verksamhet. I föreskrifterna framgår att sökanden som ansöker om direktanmälan inte behöver visa att verksamheten är yrkesmässig om den som ansöker innehar saluvagnslicens (9 kap. 6 §, TSFS 2015:63). Undantaget grundar sig på att bedömningen är densamma när en ansökan om saluvagnslicens för handel med fordon och en ansökan om direktanmälan för handel med fordon prövas.

Problemet är att sökanden som ansöker om direktanmälan kan ha tilldelats saluvagnslicens för annan verksamhet än handel med fordon.

### **5.2 Vad ska uppnås?**

Målet är att det tydligt ska framgå i bestämmelsen i vilka fall den sökande ska visa att verksamheten är yrkesmässig vid en ansökan om direktanmälan. Förtydligandet blir därmed också i enlighet med Transportstyrelsens praxis.

### **5.3 Vilka är lösningsalternativen?**

#### **5.3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om inte reglerna ändras förblir det otydligt i vilka fall den sökande ska visa att verksamheten är yrkesmässig vid en ansökan om direktanmälan. Bestämmelsen överensstämmer då inte heller med Transportstyrelsens praxis.

#### **5.3.2 Alternativ som inte innebär reglering?**

Ett alternativ som inte innebär reglering är att Transportstyrelsen endast ändrar ansökningsformuläret för direktanmälan så att det framgår i vilka fall handlingar som ska bifogas för att visa att sökanden är yrkesmässig. Transportstyrelsen bedömer dock att det inte är tillräckligt för att uppnå målet med tydlighet vid ansökan om direktanmälan.

---

<sup>3</sup> Saluvagnslicens är ett särskilt tillstånd i Sverige för den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med fordon för att under särskilda omständigheter använda registrerade eller avställda fordon på allmän väg.

### 5.3.3 Regleringsalternativ

För att komma tillrätta med otydligheten i vilka fall den sökande ska visa att verksamheten är yrkesmässig vid ansökan om direktanmälan är alternativet att förtydliga bestämmelsen.

### 5.4 Vilka är berörda?

De företag som handlar med fordon och som ansöker om direktanmälan.

### 5.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

#### 5.5.1 Företag

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs nedan.

Företag bedöms inte att bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget. Det kommer in cirka 600 ansökningar per år från företag och organisationer om att få göra direktanmälan till vägtrafikregistret. Det är företag som handlar med fordon, bilskrotare, finansbolag, tillverkarens representant, försäkringsbolag, biluthyrare, verkstäder och företag med stora fordonsparker. Hur stor del av dessa ansökningar avser företag som handlar med fordon kan uppskattas till ca 400/år. Storleken på företagen kan variera från små till stora företag.

#### 5.5.2 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsens behöver ändra i föreskrifterna och ansökningsformulär. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting eller kommuner berörs inte.

### 5.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet

Förordnat alternativ medför att föreskrifterna överensstämmer med Transportstyrelsens praxis och det blir tydligare i vilka fall den sökande ska visa att verksamheten är yrkesmässig vid en ansökan om direktanmälan.

## 5.7 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Det blir tydligare för företagen som ansöker om direktanmälan och som redan innehar saluvagnslicens för handel med fordon.			Inga effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.
<b>Medborgare</b>				Ingen påverkan.
<b>Staten m.fl.</b>	Tiden för att hantera kompletteringsärenden minskar.			Transportstyrelsens tid för att hantera kompletteringsärenden minskar.
<b>Externa effekter</b>				Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

## 6 Saluvagnslicens

### 6.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Den som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med fordon eller släpfordon kan ansöka hos Transportstyrelsen om att få saluvagnslicens. Området saluvagnslicens är nära sammankopplat med direktanmälan<sup>4</sup> som också innefattar krav på att den sökande ska ha en yrkesmässig verksamhet. Till en ansökan om saluvagnslicens ska vissa handlingar bifogas för att Transportstyrelsen ska kunna bedöma att sökandens verksamhet bedrivs i sådan omfattning att den är yrkesmässig (10 kap. 3 §, TSFS 2015:63). I 9 kap. 6 § framgår att tillstånd till direktanmälan för handel med fordon kan ges utan att sökanden visar att verksamheten är yrkesmässig om den som ansöker innehar saluvagnslicens.

Problemet är att detta undantag för direktanmälan inte återspeglas på samma sätt vid ansökan om saluvagnslicens där sökanden redan meddelats tillstånd till direktanmälan för handel med fordon. Ett annat problem är att bestämmelserna som rör sökandes lokaler (lokalernas lämplighet) är olika

<sup>4</sup> Med direktanmälan avses möjligheten, att efter särskilt medgivande från Transportstyrelsen, registrera uppgifter i vägtrafikregistret (till exempel ägarbyte och avregistrering).

formulerade för saluvagnslicens och direktanmälan, trots att Transportstyrelsens praxis ser likadan ut för de två typerna av ansökningar.

## **6.2 Vad ska uppnås?**

Målet är att det tydligt ska framgå i vilka fall den sökanden som handlar med fordon ska visa att verksamheten är yrkesmässig vid en ansökan om saluvagnslicens. Målet är också att ensa bestämmelserna om saluvagnslicens och direktanmälan avseende prövning av lokalens lämplighet för att förhindra olika bedömningar i Transportstyrelsens ärendehandläggning.

## **6.3 Vilka är lösningsalternativen?**

### **6.3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om inte reglerna ändras kan den som ansöker om saluvagnslicens för handel med fordon komma att behöva skicka in kopia på samma handlingar till Transportstyrelsen två gånger. Den sökande kan också komma att behöva vänta onödigt länge på att få ett beslut i ärendet. Om ingenting görs kommer också risken att kvarstå att det blir olikartad bedömning av samma handlingar för samma sökande avseende bestämmelser om lokalens lämplighet.

### **6.3.2. Alternativ som inte innebär reglering**

För att lösa problemet kan Transportstyrelsen ändra i sin praxis med stöd av undantagsregeln i föreskrifterna (1 kap. 3 §, TSFS 2015:63) och bestämma att vissa handlingar inte behöver skickas in när en ansökan om saluvagnslicens för handel prövas. Transportstyrelsen bedömer dock att det inte är tillräckligt för att uppnå målen med tydlighet och likartad bedömning. Något alternativ som inte innebär reglering har inte identifierats när det gäller frågan om ensning av bestämmelser om lokalers lämplighet vid en ansökan om direktanmälan och saluvagnslicens.

### **6.3.3 Regleringsalternativ**

För att komma tillrätta med problemet med olika formuleringar kring yrkesmässighet för handel med fordon för saluvagnslicens och direktanmälan är alternativet att det tydligt framgår i bestämmelserna för saluvagnslicens i vilka fall den sökande ska visa att verksamheten är yrkesmässig.

För att komma tillrätta med problemet att bestämmelserna om lokalernas lämplighet är olika formulerade vid ansökan om direktanmälan och saluvagnslicens är alternativet att bestämmelserna ensas.

## 6.4 Vilka är berörda?

De företag som handlar med fordon och som ansöker om saluvagnslicens och direktanmälan.

## 6.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 6.5.1 Företag

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 6.5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 6.5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt 3.

Företag bedöms inte att bli tvungna att köpa tjänster av experter, inga behov av investeringar förväntas uppstå, företags personalstyrkas storlek eller sammansättning bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget. Det blir enklare för den som ansöker samtidigt som Transportstyrelsens ärendehandläggningstid förkortas då många av ansökningarna måste kompletteras eller att myndigheten själva måste inhämta uppgifter för att kunna avsluta ärendet. Det medför i sin tur att den som ansöker får vänta onödigt länge på att få ett beslut av Transportstyrelsen. Det blir också tydligare för den sökanden att lokalerna ska vara ändamålsenliga vid ansökan om direktanmälan och saluvagnslicens. Samtidigt minskas risken för att uppgiften om sökandes lokaler bedöms olika.

### 6.5.2 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsens behöver ändra i föreskrifterna och ansökningsformulär. Ingen annan aktör inom staten kommer att påverkas. Regioner, landsting eller kommuner berörs inte.

## 6.6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet

Förordnat alternativ medför att föreskrifterna överensstämmer med Transportstyrelsens praxis och det blir tydligare i vilka fall den sökanden ska visa att verksamheten är yrkesmässig vid en ansökan om saluvagnslicens. Det blir också tydligare för sökanden vid ansökan om saluvagnslicens och direktanmälan att lokalerna där verksamheten bedrivs ska vara ändamålsenliga.



## 6.7 Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Behöver inte skicka in kopia på samma handling två gånger.			Inga effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.
<b>Medborgare</b>				Ingen påverkan.
<b>Staten m.fl.</b>	Effektivare ärendehandläggning.			Transportstyrelsen behöver se till så att föreskrifterna överensstämmer med praxis och ändra ansökningsformulär.
<b>Externa effekter</b>				Ingen påverkan.
<b>Totalt</b>				Positivt för berörda parter.

## 7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens föreskriftsmandat följer av 6 kap. 3 §, 7 kap. 4 och 8 §§, 9 kap. 8-13 §§, 10 kap. 3 §, 13 kap. 1 §, 14 kap. 1 § och 20 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

---

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

De nya föreslagna föreskriftsregleringarna överensstämmer med EU-rättslig reglering. När det gäller förslagen som rör ”Ansökan om registrering” handlar det om att harmonisera uppgiftslämnande och införliva nu gällande EU-regelverk i de aktuella föreskrifterna.

I övrigt handlar det om olika nationella regleringar avseende ”Ansökan om registrering”, ”Undantag från kravet på registreringsbevis för anmälan om

ägarbyte”, ”Registreringsskyltar”, ”Elektronisk överföring av anmälningar om fordon” och ”Saluvagnslicens”.

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

### Tidpunkt för ikraftträdande

Transportstyrelsen bedömer att ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande. Förslaget är att de nya föreskrifterna ska träda ikraft den 1 oktober 2018. Tidpunkten är beroende på utfallet i notifieringsförfarandet till kommissionen.

Transportstyrelsens samlade bedömning är att det inte krävs några särskilda övergångstider för företag, medborgare eller samhället i övrigt för att anpassa sig till de nya eller ändrade reglerna. I några av de förslag som lämnas tillämpas redan praxis så där behöver ingen hänsyn tas till tidpunkt för ikraftträdande (”Elektronisk överföring av ansökan” och ”Saluvagnslicens”).

### Speciella informationsinsatser

När det gäller föreskriftsförslaget som rör ”Ansökan om registrering” och det harmoniserade sättet av uppgiftslämnande har Transportstyrelsen god kontakt med de företag som berörs. Transportstyrelsen har kontinuerligt delgett information under utvecklingsarbetet.

## **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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

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

Transportstyrelsen skapar tillgänglighet genom att tillhandahålla olika tjänster till såväl medborgare som näringsliv. De olika förslagen som lämnas bidrar alla på olika sätt till att funktionsmålet uppnås. Föreskriftsförslagen som rör "Ansökan om registrering", "Undantag från kravet på registreringsbevis för anmälan om ägarbyte", "Registreringsskyltar", "Elektronisk överföring av ansökan" och "Saluvagnslicens" handlar om att på olika sätt förenkla och förtydliga för företag och konsumenter i form av fordonsägare. De föreslagna ändringarna gör att ärendehantering blir effektivare för Transportstyrelsen vilket i sin tur ger kortare handläggningstider för medborgares och näringslivsrepresentanters ärenden.

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

Transportstyrelsen bedömer att föreskriftsförslagen inte påverkar hänsynsmålet.

## **11 Samråd**

Föreskriftsförslaget kommer att skickas på intern- och externremiss. Transportstyrelsen bedömer att inget ytterligare samrådsförfarande bedöms vara aktuellt.