

Konsekvensutredning av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret

Transportstyrelsens förslag:

Att bilaga 1, delarna 1A, 1B och 1C i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret ändras med avseende på uppgifter om motoreffekt för personbil, buss, lastbil, MC och moped. Ändringen innebär ett klargörande av de olika typer av effektuppgifter som ska registreras utifrån om fordonet har förbränningsmotor eller elmotor.

Bilaga 1, del 1B föreslås också kompletteras med en uppgift om grundfordonets vikt i körklart skick för etappvist typgodkända lätta lastbilar. Uppgiften behövs för rapportering till EU-kommissionen.

A. Allmänt

Vägtrafikregistret innehåller uppgifter om landets alla fordon och körkortsinnehavare. Transportstyrelsen är registreringsmyndighet för vägtrafikregistret och ansvarar för det system- och programmeringsarbete som behövs.

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR) innehåller föreskrifter för verkställigheten av LVTR, i förordningen framgår att sådana uppgifter om ett registrerat fordon beskaffenhet och utrustning som är av betydelse för fordonskontrollen ska föras in i vägtrafikregistret. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret innehåller närmare bestämmelser om vilka uppgifter om ett fordon beskaffenhet och utrustning som ska föras in i vägtrafikregistret.

LVTR och FVTR kommer att upphöra och ersättas med vägtrafikdatalagen respektive vägtrafikdataförordningen samt lagen respektive förordningen om fordons registrering och användning. Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

Uppgifter om ett EU-typgodkänt fordonets beskaffenhet och utrustning som förs in i vägtrafikregistret, hämtas från fordonets intyg om överensstämmelse med EU-typgodkännande, nedan kallat CoC, (Certificate of Conformity). CoC är en försäkran om att fordonet överensstämmer med den lagstiftning som gällde i Europeiska unionen vid tillverkningstillfället. CoC syftar också till att möjliggöra för behöriga myndigheter att registrera fordon utan att behöva kräva in ytterligare teknisk dokumentation om fordonet. Direktivet 2007/46/EU¹ reglerar vilka typer av uppgifter som ska anges på CoC för personbil, buss och lastbil. Förordningen 901/2014² reglerar motsvarande för motorcykel och moped.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Motoreffekt

Uppgift om ett fordonets motoreffekt registreras i vägtrafikregistret. Motoreffektuppgift kan användas exempelvis vid registreringsbesiktning av fordon som tidigare tagits i bruk, vid polisens kontroll på väg t ex. för att bedöma körkortsbehörighet eller eventuell motortrimning, när Trafikverkets trafikinspektörer (förarprövare) bedömer lämpligheten för motorcykel vid uppkörning för körkort och för försäkringsbolagens prissättning av premier. Hänsyn till motoreffekt tas även vid bedömning av regler för fordonets ljudnivå, utsläpp och konstruktion.

Problemet, och anledningen till regleringen, är att de funktioner som är i behov av motoreffektuppgifter inte har tillgång till relevanta uppgifter om eldrivna fordonets motoreffekt på ett snabbt och enkelt sätt. Detta kan leda till felaktiga bedömningar av fordonets motoreffekt vilket i sin tur kan påverka trafiksäkerheten. Exempelvis kan polisen vid kontroll på väg behöva uppgiften för att kunna avgöra om fordonet uppfyller kraven eller om det har ändrats i förhållande till vad det är godkänt för.

Den enda motoreffektuppgift som ska anges i vägtrafikregistret enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret, är maximal motoreffekt vid preciserat varvtal.

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon

² KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 901/2014 av den 18 juli 2014 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller administrativa krav för godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

Funktionen hos en förbränningsmotor och en elmotor skiljer sig åt i vissa avseenden vilket gör att det också finns olika varianter av effektuppgifter för motortyperna. En uppgift om maximal motoreffekt för ett elfordon anger vad själva motorn kan prestera men tar inte hänsyn till att elfordonets drivlina består av andra delar som kan begränsa den tillgängliga effekten. Exempelvis kan kapaciteten hos frekvensomvandlare och batteri inverka på den tillgängliga effekten.

Motoreffekt för ett elfordon brukar även mätas som kontinuerlig märkeffekt vilket är en effekt som motorn kan ge under ett tidsintervall och anges med kilowatt per tidsenhet. Den kontinuerliga märkeffekten är oftast lägre än den maximala motoreffekten för samma fordon.

Maximal motoreffekt för personbil, buss, lastbil, motorcykel och moped som drivs av förbränningsmotor, anges på fordonets CoC vid ett preciserat varvtal. För eldriven personbil, buss eller lastbil anges maximal motoreffekt på CoC utan varvtal. För dessa eldrivna fordon anges även uppgift om effekt under 30 minuter eller 1 timme på CoC.

När det gäller motorcyklar och mopeder med eldrift anges maximal motoreffekt överhuvudtaget inte på CoC utan enbart effekt under en tidsperiod på 15 eller 30 minuter. I normalfallet anges effekt under 30 minuter, för fordon som inte har kapacitet nog för att kunna mäta effekt under 30 minuter kan istället uppgift om effekt under 15 minuter anges. TSFS 2009:59 reglerar inte att uppgift om effekt under 15 eller 30 minuter ska anges för något fordonsslag. Detta innebär att inga effektuppgifter alls registreras för EU-typgodkända eldrivna motorcyklar och mopeder i vägtrafikregistret.

Om fordonet har fler än en elmotor anges den sammanlagda effekten för alla fordonets elmotorer på CoC, i enlighet med 2007/46/EU. Det framgår inte i TSFS 2009:59 att det är den sammanlagda effekten som ska anges i vägtrafikregistret för elfordon med fler elmotorer.

1.2 Grundfordons vikt i körklart skick

Problemet är att uppgift om grundfordons vikt i körklart skick för etappvist typgodkänt³ färdigbyggt fordon av kategori N1 inte finns tillgänglig för rapportering till EU-kommissionen.

³ Etappvist typgodkännande: förfarande för godkännande av fordon som består av stegvis insamling av samtliga EG-typgodkännandeintyg för system, komponenter och separata tekniska enheter avseende fordonet och som i slutskedet leder till typgodkännande av hela fordonet.

Enligt artikel 8 i EU-förordning 510/2011/EU⁴ ska ett antal uppgifter om lätta nyttofordon årligen rapporteras till EU-kommissionen. Skyldigheten att rapportera är införd i svensk lagstiftning genom förordning (2001:650) om vägtrafikregister, 20 kap. 9 §.

I 510/2011/EU, Bilaga II, del A punkt 1.2 framgår att uppgift om grundfordons vikt i körklart skick för etappvist typgodkänt färdigbyggt fordon av kategori N1, ska rapporteras. EU-kommissionen har meddelat Transportstyrelsen att uppgiften ska rapporteras.

Uppgiften skulle i framtiden kunna komma att ligga till grund för statistik inom strategiarbetet med att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Uppgiften finns noterad på CoC för de aktuella fordonen.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Motoreffekt

Målet är att relevanta och korrekta uppgifter om motoreffekt för eldrivna fordon ska finnas lättillgängliga för att kunna användas av exempelvis besiktningsorgan, polis, förarprovare och försäkringsbranschen vid sina respektive kontroller. De olika kontrollerna av motoreffekt kan leda till ökad trafiksäkerhet.

2.2 Grundfordons vikt i körklart skick

Målet är att tillgängliggöra uppgifter om grundfordonets vikt i körklart skick för lätta lastbilar i fordonskategori N1 som är etappvist typgodkända, för årlig rapportering till EU-kommissionen.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer inte motoreffektuppgifter för eldriven motorcykel eller moped att finnas tillgängliga i vägtrafikregistret. Oklarheter kommer att kvarstå om vilka motoreffektuppgifter för eldrivna fordon som ska registreras i vägtrafikregistret och hur de registrerade uppgifterna ska tolkas.

Aktörer som har behov av uppgifter om ett fordonets beskaffenhet och utrustning, t ex uppgift om motoreffekt, hämtar idag uppgifterna från vägtrafikregistret. Om ingenting görs innebär det att uppgifter om eldrivna

⁴ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

fordons motoreffekt måste sökas från andra källor än från vägtrafikregistret, exempelvis direkt från tillverkare eller från typgodkännandedokument.

Detta antas leda till ökade svårigheter och längre söktider för att få tag på uppgiften. Det innebär sannolikt även att förändringar av tillvägagångssätt och anpassningar av system för hantering av uppgiften måste göras vilket kan leda till högre kostnader.

Om det tar tid att få fram uppgifter, om det finns oklarheter om uppgifterna eller om uppgifter inte alls kan tas fram, innebär det att aktörer med behov av uppgiften inte kan göra sina respektive bedömningar av motoreffekt på ett korrekt sätt vilket kan påverka trafiksäkerheten negativt.

Om ingenting görs kommer inte uppgift om ”Vikt i körklart skick för grundfordon” att vara tillgänglig för rapportering till EU-kommissionen. Utebliven rapportering av uppgiften kan leda till sanktioner.

Uppgifter om ett fordons beskaffenhet och utrustning som är av betydelse för fordonskontroll ska registreras i vägtrafikregistret. Om sådana uppgifter inte finns registrerade kan Transportstyrelsens hantering av vägtrafikregistret komma att ifrågasättas och riskera att minska förtroendet för myndigheten.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ till reglering kan vara att fordonstillverkare gör motoreffektuppgifter för olika fordonsmodeller tillgängliga, exempelvis via hemsida.

3.3 Regleringsalternativ

Alternativ 1 – förslaget alternativ

Transportstyrelsens förslag till reglering innebär ändringar i bilaga 1 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter till vägtrafikregistret enligt följande:

- Benämningar om motoreffekt ändras för att förtydliga vilken uppgift som avses utifrån typ av motor. Ändringarna görs för samtliga fordonsslag. Tillägg av effektuppgift med tidmätt görs för eldriven personbil, buss, lastbil, motorcykel och moped. För eldriven motorcykel och moped regleras att effektuppgift om 15 minuters eller 30 minuters effekt ska registreras.
- Benämningen ”Grundfordons vikt i körklart skick” med enheten kg, läggs till för etappvist typgodkända lätta lastbilar.

I CoC för personbil, buss och lastbil kan uppgift om effekt under 30 minuter eller under 1 timme finnas angiven. Det finns idag ingen reglerad testmetod

för att mäta effekt under 1 timme vilket gör uppgiften mindre användbar och behovet av att registrera uppgiften i vägtrafikregistret är litet. Effektoppgiften för 30 minuter mäts däremot enligt reglerad metod och bedöms vara den uppgift som är mest relevant att tillgängliggöra.

Alternativ 2

Alternativet innebär samma reglering som i alternativ 1 förutom att ingen uppgift om effekt med tidmätt för eldrivna personbilar, bussar och lastbilar läggs till. Anledningar till att detta regleringsförslag inte förordas beskrivs under punkt 6 om vilka konsekvenser övervägda alternativ till regleringen medför och varför regleringen anses vara det bästa alternativet.

4. Vilka är berörda?

Transportstyrelsen, besiktningsorgan, polisen, fordonstillverkare/importörer och försäkringsbranschen.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

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 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.

De förändringar som föreslås i bilaga 1 i TSFS 2009:59 görs med syfte att möjliggöra registrering av uppgifter i vägtrafikregistret som därmed blir mer lättillgängliga för de med behov av uppgifterna. Förändringarna bedöms inte få några större effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

De nya fordon som är EU-typgodkända registreras automatiskt i vägtrafikregistret via fil. Fordonstillverkare och importörer kan behöva justera i sina systemanpassningar för att de nya uppgifterna ska presenteras på rätt sätt inför filregistreringen.

För besiktningsorgan som registrerar fordon manuellt vid registreringsbesiktning innebär regleringen en något ökad arbetsinsats och en mindre justering i arbetsrutiner och systemanpassningar, eventuellt även utbildning av personal. Ändringen kommer att innebära kostnader för besiktningsorganen, kostnaderna bedöms vara relativt begränsade.

Försäkringsbranschen får bättre förutsättningar för att göra korrekta bedömningar i sin verksamhet genom tillgången till mer relevanta effektuppgifter för eldrivna fordon.

5.2 Medborgare

Medborgare bedöms inte påverkas i någon större omfattning av de föreslagna föreskrifterna. Ändringarna kan göra det enklare att jämföra olika fordon genom att tillgängligheten till tydligare och mer relevanta effektuppgifter för eldrivna fordon ökar. Detta är något som t ex en fordonsanvändare kan dra nytta av. Förutsättningarna för att försäkringsbolag ska kunna sätta korrekta försäkringspremier ökar, vilket kan påverka medborgaren genom såväl ökade som sänkta försäkringskostnader.

Registrering av grundfordonets vikt i körklart skick för etappvist typgodkänd lätt lastbil innebär inte någon konsekvens för medborgaren.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen måste göra en del systemanpassningar inför att uppgifterna ska börja registreras i vägtrafikregistret, vilket innebär vissa kostnader. Polisen får bättre underlag för kontroll främst av eldrivna motorcyklar och mopeds motoreffekt. Förutsättningarna förbättras för att kunna göra nödvändiga ändringar i annan lagstiftning där motoreffekt för motorcykel och moped definieras som nettoeffekt, med följderna att inga effektuppgifter är tillgängliga genom vägtrafikregistret. Exempel på sådana författningar är lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, körkortslagen (1998:488) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:15) om förarprov, behörighet A1, A2 och A.

5.4 Externa effekter

Externa effekter beskriver nyttan och kostnader för tredje part. Vi bedömer att lösningsalternativet inte leder till några betydande externa effekter.

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

Alternativ 1 innebär att uppgift om motoreffekt under 30 minuter, utöver för motorcykel och moped, även införs för personbil, buss och lastbil.

Alternativ 2 innebär att uppgift om effekt under 30 minuter enbart införs för motorcykel och moped. Behovet av uppgift om effekt under 30 minuter är i nuläget inte lika stort för personbil, buss lastbil som för motorcykel och moped. Antalet eldrivna fordon kommer sannolikt att öka inom alla olika fordonsslag framöver och därmed bör också behovet av relevanta effektuppgifter för dessa fordon öka. Uppgift om effekt under 30 minuter

bedöms bli mer efterfrågad framöver för eldrivna personbilar, bussar och lastbilar. Alternativ 1 innebär därmed en viss framförhållning och det bedöms kostnadseffektivt att genomföra den extra ändringen tillsammans med övriga ändringar.

Nollalternativet att inte reglera föreskrifterna, innebär sämre fordonskontroll, ökade kostnader för sökning och behandling av uppgifter, risk för felaktig registrering, sanktioner och sänkt förtroende för myndigheten. Detsamma gäller för alternativet som inte innebär reglering, detta alternativ bedöms inte som rimligt.

Utifrån dessa aspekter har regleringsalternativ 1 bedömts vara lämpligast.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och 8 kap. 1 § vägtrafikdataförordningen (201x:xx).

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

Förslaget till regler överensstämmer med, och går inte inom något område utöver, de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller annan internationell reglering.

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

Det finns redan ett behov av att registrera uppgifterna. Ju tidigare uppgifterna kan börja registreras, desto bättre. Information går ut internt till berörda inom Transportstyrelsen samt till de externa parter som är involverade i registrering av nya uppgifter i vägtrafikregistret.

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?

Tillgänglighet till uppgifter av ett fordon beskaftenhet och utrustning är en förutsättning för att kunna bedöma om ett fordon och dess förare uppfyller regler eller andra krav. Genom att se till att uppgifterna är relevanta med hög kvalitet, förbättras möjligheten till korrekta bedömningar vilket leder till att transportsystemet blir tillgängligt på lika villkor för alla fordonsanvändare. Föreskriftsförslaget har dock begränsad påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Genom att uppgift om motoreffekt görs tillgänglig för eldrivna motorcyklar och mopeder förbättras förutsättningarna för att utföra olika fordonskontroller vilket är positivt utifrån trafiksäkerhet.

Uppgiften om vikt i körklart skick för grundfordon rapporteras till EU-kommissionen inom ramen för CO₂-rapportering. Uppgiften kan komma att ligga till grund för statistik inom strategiarbetet med att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Transportstyrelsen bedömer dock att föreskriftsförslaget har liten påverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag				
Medborgare				
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Transportstyrelsen har haft kontakt med fordonsbesiktningsbranschen och med polisen om förslaget till ändring.

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

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

Kjell-Olof Matsson
Telefon 010-495 33 74
E-post kjell-olof.matsson@transportstyrelsen.se