

**Framställan om att Transportstyrelsen
ska få börja disponera
avgiftsinkomsterna inom
typgodkännandeverksamheten
avseende fordon i vägtrafik**

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	4
1.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner	4
1.2 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	5
1.3 Förslag till förordning om ändring i avgasreningsförordningen (2011:345).....	5
2 BAKGRUND	6
2.1 Om godkännandemyndigheten.....	6
2.2 Problembeskrivning	14
2.3 Vad ska uppnås?	15
2.4 Vilka är lösningalternativen?	15
3 TRANSPORTSTYRELSENS FÖRSLAG	18
3.1 Skälen för bedömningen.....	18
4 KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN REGLERING	22
4.1 Vilka är berörda?	22
4.2 Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas?	22
4.3 Konsekvensanalys av förslaget	25
4.4 Förslagets proportionalitet	29
4.5 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .	29
4.6 Uppföljning och utvärdering	29
5 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	30
5.1 Förslag till förordningen om ändring i förordning (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner	30
5.2 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	30
5.3 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	30

Sammanfattning

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten ska få disponera avgifts-inkomsterna och fortsätta att fastställa avgifterna inom typgodkännande-verksamheten avseende fordon för vägtrafik.

Typgodkännandeprocessen utgör en avgörande länk i fordonsindustrins känsliga produktionskedjor, där redan några veckors försening påverkar lönsamhet och konkurrenskraft. Nya regelverk, det faktum att företagen kan välja myndighet och införande av ny teknik gör efterfrågan och kostnads-bilden svårförutsägbar, samtidigt som höga testkostnader för utfärdade typgodkännanden kvarstår under lång tid. Den svenska typgodkännandeverksamheten har vuxit kraftigt i samband med att Storbritannien lämnade EU (brexit) 2018 och Transportstyrelsen tog över en stor del av Storbritanniens typgodkännanden. Antalet inkomna ansökningar har fortsatt att öka (med 62 procent 2024 jämfört med 2023) och i dag finns det inte tillräckligt med personal för att möta den växande efterfrågan. Utöver ökad efterfrågan innebär nya EU-krav på tester av fordon att myndighetens kostnader för tester kommer att öka från cirka 6 till 50 miljoner kronor årligen fram till år 2028. Sammantaget har detta bland annat föranlett att köerna växer, arbetsmiljön blir lidande och stora volymer av obligatoriska tester skjuts framåt i tiden.

Finansieringen genom anslag är inte tillräckligt flexibel för att hantera en växande och svårförutsägbar verksamhet. Även om typgodkännandeverksamheten går med överskott, får inte verksamheten behålla inkomsterna och kan inte förstärka med nödvändig personal. Nuvarande budgetram och arbetsmiljösituation innebär att verksamheten under första kvartalet 2025 har börjat begränsa inflödet av ansökningar och kommer att fortsätta med det, om det inte görs en intern omprioritering av budgetramen.

Godkännandemyndigheten kan bidra till att stärka fordonsindustrin i Sverige genom att borga för att industrin har tillgång till kompetenta myndigheter och en relevant regelutveckling som underlättar utvecklingen av konkurrenskraftiga produkter. En större godkännandemyndighet bidrar till att världsledande tillverkare med ny teknik fortsätter att söka sig till Sverige, vilket i sin tur förväntas ge Sverige en tyngre påverkansmöjlighet inom olika internationella forum och en konkurrensfördel för svensk industri som också utgör en viktig del i Sveriges beredskap.

För att bäst uppnå det föreslår Transportstyrelsen att myndigheten får behålla avgiftsinkomsterna för typgodkännandeverksamheten inom vägtrafikområdet. Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna finansieringsändringen i sig inte leder till höjda avgifter.

Även om riksdagens utgångspunkt är att myndigheter inte får disponera offentligrättsliga avgifter har de ett antal kriterier som bör vara uppfyllda för att en myndighet ska få bemyndigande att disponera en intäkt. Bland annat gäller det en verksamhet vars omfattning styrs av efterfrågan, vilket är applicerbart på typgodkännandeverksamheten.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner ska införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Transportstyrelsen får disponera inkomsterna av sådana avgifter som avses i 9 § 1.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

1.2 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Härigenom föreskrivs att det i fordonsförordningen (2009:211) ska införas en ny paragraf, 8 kap. 16 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

16 a §

Transportstyrelsen får disponera inkomsterna av sådana avgifter som avses i 16 § första stycket 12 och 17, i fråga om ärendehandläggning och tillsyn av typgodkännanden som avses i 2 kap. 2 § första stycket fordonslagen (2002:574).

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

1.3 Förslag till förordning om ändring i avgasreningsförordningen (2011:345)

Härigenom föreskrivs att det i avgasreningsförordningen (2011:345) ska införas en ny paragraf, 17 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §

Transportstyrelsen får disponera inkomsterna av sådana avgifter som avses i 16 § 2.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

2 Bakgrund

2.1 Om godkännandemyndigheten

För att sätta serietillverkade fordon, komponenter, system eller mobila maskiner (avsedda för väg) på den europeiska marknaden krävs ett typgodkännande. En tillverkare kan skicka in en ansökan om typgodkännande till valfri europeisk godkännandemyndighet.

Transportstyrelsen är utsedd av regeringen att vara godkännandemyndighet för vägtrafik i Sverige.¹ Tillverkare av fordon kan välja vilket lands myndighet de vänder sig till, men när de väl valt myndighet kan de inte byta myndighet för den fordonstyp som en ansökan om typgodkännande avser. För att byta myndighet krävs att typen som godkänts görs om, genom t.ex. ny teknik eller helt nya regler. Ett typgodkännande kan sedan vara aktuellt för utökningar av den aktuella fordonstypen i upp till cirka tio år för att behålla sin giltighet.

Godkännandemyndigheten har även skyldigheter att testa att de typgodkända fordonens emissions- och koldioxidvärden i drift stämmer överens med värdena vid typgodkännandet (ISC² och ISV³). Sverige har hittills valt att lägga dessa tester samt merparten av kontrollerna av produktionsöverensstämmelse (CoP-verksamheten⁴) hos privata aktörer, så kallade tekniska tjänster. Ansökningarna om typgodkännande hanteras däremot av Transportstyrelsens egen personal.

År 2018 tog Transportstyrelsen efter föredragning i styrelsen beslut om att Sverige skulle vara ett av de länder som tog emot Storbritanniens typgodkännanden efter deras utträde ur EU (brexit). Det gjorde att typgodkännandeverksamheten växte, och sedan år 2017 har antalet ärenden blivit 33 gånger fler (7 238 för 2024⁵) (se graf 1 nedan). Antalet anställda som arbetar med dessa ärenden har under samma period ökat från 2-3 årsarbetskrafter till 29 i dag. År 2024 mottog den svenska myndigheten 6 procent av den totala ärendemängden i Europa vad gäller antal utfärdade helfordonsgodkännanden. Det innebär att Transportstyrelsen bedrev den femte största verksamheten i EU mätt i antal ansökningar.⁶

¹Se 1 kap. 8 § fordonsförordningen (2009:211).

² Godkännandemyndigheten testar med stöd av en upphandlad teknisk tjänst att emissionsöverensstämmelse fortsätter under produktens hela livslängd. Har gällt fr.o.m. 2020.

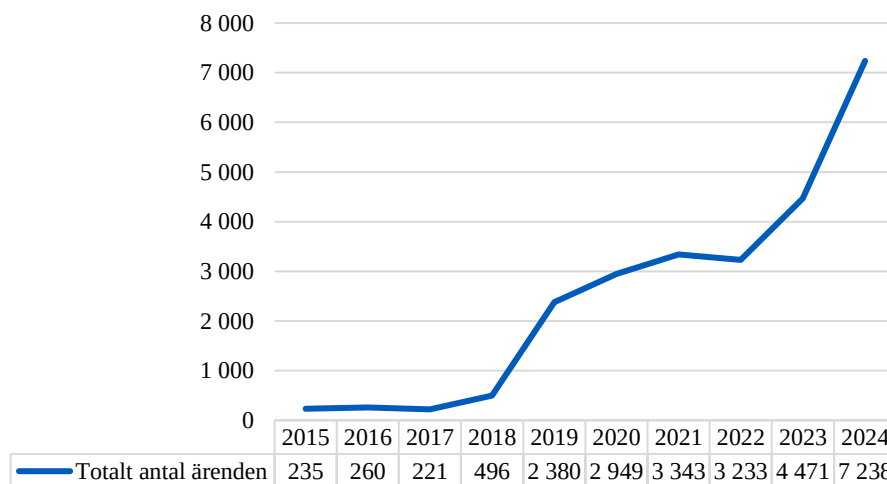
³ Godkännandemyndigheten ska med stöd av upphandlade tekniska tjänster genom tester säkerställa att fordonstillverkarnas angivna värden för koldioxid är korrekta. Gäller båda lätta och tunga fordon fr.o.m. 2025.

⁴ Fortlöpande kontroll (Conformity of Production).

⁵ Detta inkluderar all verksamhet, exempelvis certifikat, Conformity of Production, inledande bedömning, varav utfärdade certifikat uppgick till 6 540 för år 2024.

⁶ Enligt uttag från EU:s databas ETEAS, dit godkännandemyndigheterna rapporterar in sina helfordonsgodkännanden.

Totalt antal ärenden 2015–2024



Graf 1 Totalt antal ärenden 2015–2024

Transportstyrelsen har inte tilldelats anslagsökningar motsvarande den ökade efterfrågan, vilket gjort att resurser från andra delar av myndigheten behövt omfördelas. Det har lett till undanträngningseffekter inom andra delar av myndigheten. Under år 2020 omfördelades 6 miljoner kronor från andra avdelningar till Väg och Järnväg och under år 2021 omfördelades 14 miljoner kronor.

Berörd verksamhet

Typgodkännandesystemet är främst tillämpligt för fordonsområdet. Det betyder i korthet att produkter kontrolleras för att uppfylla krav innan de får sättas på marknaden. Det finns tre väsentliga aktörer: tillverkaren, teknisk tjänst och godkännandemyndigheten.

Tillverkaren ansöker, den tekniska tjänsten genomför tester och godkännandemyndigheten prövar ärenden samt testar att de typgodkända produkterna fortsätter att uppfylla kraven även efter dem satts på marknaden. Typgodkännanden kan beviljas antingen i enlighet med EU-rättsakter, utifrån överenskommelser (ECE-typgodkännanden) eller nationellt. Oavsett vilken form så är verksamheten och dess förutsättningar likadana, utom för nationella typgodkännanden där det är något enklare.

Godkännandemyndigheten ansvarar för följande områden:

Innan typgodkännande utfärdas

- Utse teknisk tjänst
- Göra inledande bedömning

Typgodkännandet

- Utfärda nya och ändra befintliga typgodkännande av helfordon, system, komponent

Efter att typgodkännande har utfärdats

- Övervakning av teknisk tjänst
- Fortlöpande kontroll (CoP)⁷
- Överensstämmelse i drift (ISC⁸ och ISV⁹) (som vi hänvisar till som testverksamhet i rapporten)

De tillämpningsområden som berörs i denna framställan är samtliga typgodkännandeformer där Transportstyrelsen verkar som svensk godkännandemyndighet, det vill säga de som framgår av 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574), 7 § avgasreningslagen (2011:318) samt 4 § 6 lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.¹⁰

Berörda företag

I dag är cirka 30 tekniska tjänster och drygt 800 tillverkare från hela världen kunder hos Transportstyrelsen, bland dem många av världens största fordonstillverkare.¹¹

Den avgift som Transportstyrelsen tar ut för att finansiera verksamheten är liten i relation till tillverkarnas övriga kostnader, och de uppger i intervjuer och enkäter att de är mindre känsliga för avgiftsnivån. En låg servicegrad eller långsam ärendehandläggning kostar betydligt mer ifall det leder till förseningar. Dessutom har företagen i förlängningen möjlighet att vända sig till någon annan europeisk myndighet med ansökningar för sina nya typer ifall de anser att avgiften i Sverige är för hög. Transportstyrelsen har inte identifierat några sådana tendenser.

I nöjd-kund-index-undersökningar¹² visar resultaten att Transportstyrelsens typgodkännandeverksamhet är uppskattad och eftertraktad tack vare ett bra bemötande samt upplevd hög kompetens och effektivitet.¹³ I intervjuer med myndighetens stora kunder har det också framkommit att de behöver

⁷ Conformity of Production.

⁸ In-Service Conformity.

⁹ In-Service Verification.

¹⁰ Se 2 kap. 2 § fordonslagen med flera.

¹¹ Volkswagen, BMW, Mercedes, Ford, Hyundai, KIA, Koenigsegg, Bentley, Jaguar, Land Rover, Toyota, Volvo m.fl.

¹² NKI har genomförts inom ramen för regeringsuppdraget handläggningstider, bemötande och service N2022/01751, N2020/01493.

¹³ https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/varauppdrag/allauppdrag/handlaggningstiderochmyndighetstkontakter.2852.html?chartCollection=23#svid12_65cea3b818ee6f64895b726.

förutsägbarhet och långsiktighet från myndigheten. Den svenska myndighetens avgifter anses inte vara skäl för att vända sig till en myndighet i annat land.

Fortsatt tillväxt inom typgodkännandeverksamheten

Efterfrågan har under 2024 ökat med 62 procent jämfört med år 2023 och den förväntas öka även under kommande år. Transportstyrelsen gör bedömningen att det krävs uppskattningsvis ytterligare tio medarbetare för att möta myndighetens prognostiserade ökning under åren 2025–2027 samt för att ställa om till ny teknik. Enligt prognosen¹⁴ bedöms antalet inkommande ärenden fortsatt öka under perioden 2025–2027 (se tabell 1 nedan). Svårigheten i att förutsäga förändringen synliggörs dock i det faktum att redan under januari–mars 2025 har antalet ansökningar ökat med 40 procent jämfört med samma period under 2024, vilket gör att prognosen, som baseras på bedömning från tekniska tjänster och tillverkare, på +3 procent för 2025 redan bedöms vara realistisk.

Förändringar i regleringen av emissioner (Euro 7) innebär att antalet ärenden ökar ytterligare redan i slutet av 2025, men de stora volymerna kommer sedan 2026. Alla nuvarande emissionscertifikat behöver ersättas med tre till fem nya certifikat. Inom testsidan innebär emissionsregelverket också att ytterligare fyra olika tester ska utföras.

År	2025	2026	2027
Genomsnittlig förändring	3 %	21 %	7 %
Totalt antal ärenden	7 456	9 033	9 681

Tabell 1 Årlig förändring och antal ärenden 2025–2027

Befintliga tillverkare har indikerat att de vill lägga fler godkännanden hos Transportstyrelsen. Dessutom ansöker nya tillverkare kontinuerligt om att få en inledande bedömning för att kunna anlita myndigheten som godkännandemyndighet. Men med nuvarande kapacitet är situationen ohållbar med kraftiga ökningar i handläggningstider. Transportstyrelsen har därför informerat de tekniska tjänsterna om att myndigheten inte har kapacitet att ta emot nya ansökningar tills vidare. Om Transportstyrelsen inte lyckas prioritera om medel internt för 2025, är nästa steg att även informera de befintliga tekniska tjänsterna och tillverkarna, som redan har typgodkännanden hos Transportstyrelsen, om att myndigheten inte kan ta emot fler ansökningar.

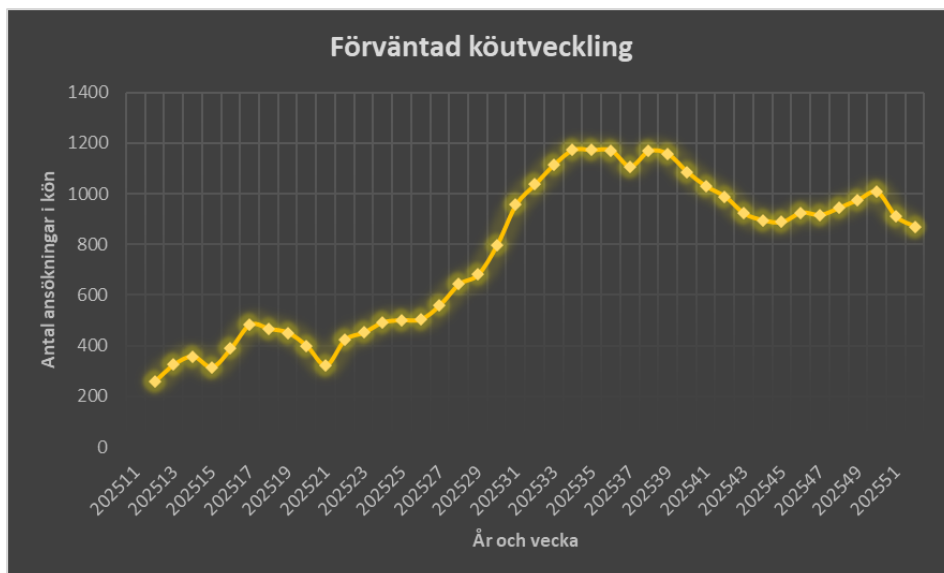
Nuvarande finansiering och Transportstyrelsen ekonomi

Finansieringen av typgodkännandeverksamheten sker genom att anslag tilldelas. Myndigheten är ålagd att ta ut avgifter till full kostnadstäckning från berörda tekniska tjänster och tillverkare för att finansiera det tilldelade

¹⁴ Prognosen bygger på uppgifter som teknisk tjänst fått från tillverkare för framtida ärenden, under antagandet att typgodkännandeverksamheten i Sverige behåller samma servicenivå åren 2025–2027 som under 2024.

anslaget. Avgifterna rapporteras in till statskassan mot inkomstitel, vilket betyder att Transportstyrelsen inte disponerar avgiftsinkomsterna. Avgifterna ska beräknas så att de över tid ska uppnå självkostnad, och avsteg från detta är inte tillåtet. Avgifterna inom typgodkännandeverksamheten är offentligrättsliga (tvingande) och bemyndigande att ta ut avgifter ges i 9 § 1 förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner, 8 kap. 16 § första stycket 12 och 17 fordonsförordningen (2009:211) samt 16 § 2 avgasreningsförordning (2011:345). En konsekvens av nuvarande finansiering är att myndigheten får svårt att på egen hand anpassa verksamheten i takt med en växande och svårförutsägbar efterfrågan. En utökning av verksamheten kan bara ske genom ökade anslag, om inte annan verksamhet inom myndigheten ska prioriteras ned.

Transportstyrelsen är sedan flera år i en pressad ekonomisk situation, vilket har gett upphov till neddragningar av verksamheten inom flera delar av organisationen. Främsta orsaken är externa kostnadsökningar (exempelvis ökade kostnader för porto, banktjänster och räntor) som har gjort att befintliga anslag inte längre bedöms vara tillräckliga. Inom typgodkännandeverksamheten har till exempel bemanningen minskat med en person trots kraftigt växande efterfrågan. Sammantaget har detta föranlett att köerna växer, arbetsmiljön blir lidande och stora volymer av obligatoriska tester skjuts framåt i tiden. Se beräknad köutveckling för 2025 i figur 1 nedan.



Figur 1 Förväntad antalet ansökningar i kö under 2025

För tester av koldioxidutsläpp (ISV), som är en ny verksamhet inom typgodkännandeverksamheten, har Transportstyrelsen tilldelats anslag i statens budget för år 2025. Den ekonomiska situationen inom myndigheten

gör emellertid att dessa medel inte fullt ut kunnat fördelas till den aktuella verksamheten. Det medför att testverksamheten kommer att försenas i förhållande till kraven från EU-regleringen. Budgeterad kostnad för att utföra testerna (ISC och ISV) 2025 är 16 miljoner, medan kostnaden för att uppfylla behovet av alla tester beräknas bli 18 miljoner kronor. Under år 2023 fick Transportstyrelsen också 80 miljoner kronor som kompensation för kostnaderna vid övertagande av typgodkännandearbenden i samband med brexit. Dessa medel var en kompensation för kostnadsökningar till följd av brexit, och avsåg åren 2020-2023 och kunde inte användas för att förstärka med personal inom verksamheten. Ersättningen var en engångsintäkt vilket medför att inga ytterligare sådana tillskott är aktuella.

I tabellen nedan redogörs för den ekonomiska utvecklingen inom verksamheten med hänsyn till kostnadsutveckling och myndighetens avgiftsuttag. I den budgeterade kostnaden för 2025 ingår kostnader för tester med 16 miljoner kronor. Under 2026 prognostiseras kostnaden för tester till 22 miljoner kronor och från och med 2027 prognostiseras kostnaden till 34 miljoner kronor. Övriga delar avser den redan befintliga verksamheten inom området typgodkännande.

Kostnaderna ökade kraftigt under åren 2018-2024 som en konsekvens av större ärendevolymer efter brexit. Transportstyrelsen erhöll inga ökade anslag för dessa ökade volymer, vilket föranledde undanträngningseffekter när annan verksamhet inom myndigheten prioriterades bort. Till år 2025 tilldelades myndigheten ytterligare 38 miljoner kronor (årligen fram till 2030) inom området typgodkännande, men dessa medel var dedikerade till den nya verksamheten avseende tester (ISV). Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att anslag uppgående till 40,5 miljoner kronor tilldelats myndigheten för att bedriva typgodkännandeverksamheten. Denna beräkning baseras på kostnadsnivån innan brexit på 2,5 miljoner kronor (som bedöms kunna representera tilldelat anslag för den ursprungliga typgodkännandeverksamheten) samt det till år 2025 – 2030 tilldelade anslaget för testverksamheten (38 miljoner kronor). Efter 2030, när den tillfälliga anslagsökningen på 38 miljoner kronor är avslutad, anser Transportstyrelsen att anslagsminskningen istället bör vara 2,5 miljoner kronor.

Det ekonomiska målet är att balansera det ackumulerade avgiftsresultatet till 2028. Det innebär därför att verksamheten behöver gå med årligt underskott för att det upparbetade överskottet ska balanseras. Under 2025 budgeterar myndigheten med ett negativt resultat uppgående till 9,1 miljoner kronor. Nivån på avgifterna utreds årligen inom ramen för Transportstyrelsens avgiftsprocess. Ytterligare avgiftssänkningar är sannolika under perioden 2026–2028 för att uppnå balans, om inte finansieringsformen ändras.

(år/mnkr)	Avgifts- inkomster	Kostnader	Årligt resultat	Ackumulerat resultat	
UB 2016	-	-	-	-7,4	
2017	1,8	2,5	-0,7	-8,1	
2018	2,3	6,8	-4,5	-12,5	
2019	4,1	19,6	-15,6	-28,1	
2020	11,5	23,4	-11,9	-40,0	Utfall
2021	20,7	29,0	-8,4	-48,3	
2022	32,7	29,5	3,2	-45,2	
2023	114,3*	26,3	87,9	42,8	
2024	46,8	43,1	3,7	46,4	
2025	49,9	59,1	-9,1	37,3	Budget
2026	–	65,1	–	–	Prognos
2027	–	77,1	–	–	
2028	–	77,1	–	–	

Tabell 2 Utfall och prognos för typgodkännandeverksamheten

*Inkluderar tillskott från brexitjusteringsreserven (80,7 miljoner kronor)

För närvarande finns ett ackumulerat överskott inom typgodkännandeverksamheten som behöver beaktas om denna verksamhet byter finansiering. Transportstyrelsen gör bedömningen att om finansieringen ändras bör verksamheten starta utan ingående balanser.

Aktuella avgifter inom typgodkännandeverksamheten

Nedan visas de avgifter som typgodkännandeverksamheten tar ut. Avgifterna är konstruerade så att en ansökningsavgift kombineras med löpande timtaxa. Andelen inkomster från avgifterna är 2,9 procent¹⁵ i förhållande till alla inkomster till Transportstyrelsen.

¹⁵ Av Transportstyrelsens offentligt rättsliga avgiftsinkomster som myndigheten inte disponerar.

Typ av avgift	Avgift
Prövning av ansökan att utses som teknisk tjänst samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	Ansökningsavgift: 3 400 kr samt löpande timtaxa: 1 700 kr
Årsavgift för handläggning som föranleds av tillståndet som ska betalas av den som är utsedd att vara teknisk tjänst samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	Årsavgift: 10 500 kr
Prövning av ansökan om typgodkännande för fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	Ansökningsavgift: 3 400 kr samt löpande timtaxa: 1 700 kr
Ansökan som avser ändring av typgodkännande för fordon eller av system, komponent eller separat teknisk enhet samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	Ansökningsavgift 1 000 kr samt löpande timtaxa: 1 700 kr
Inledande kontroll av tillverkare samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	Löpande timtaxa: 1 700 kr
Annan ärendehandläggning som rör typgodkännande av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet samt avgifter motsvarande Transportstyrelsens konsultkostnader	Löpande timtaxa: 1 700 kr
ISC och ISV	Teknisk tjänst i egenskap av konsult fakturerar Transportstyrelsen för utförd provning. Transportstyrelsen fakturerar sedan tillverkarna för den kostnaden.

Finansiering av andra godkännandemyndigheter i EU

I utredningen om hållbar finansiering av den svenska typgodkännandeverksamheten för vägfordon (TSG 2025-3333) intervjuades tre godkännandemyndigheter; Finland, Nederländerna och Irland. I alla tre myndigheterna finansieras verksamheten av avgiftsintäkterna. Verksamheterna i de tre länderna styrs av efterfrågan och har inte någon uttalad politisk viljeinriktning. Detta har gett Nederländernas och Irlands verksamheter flexibilitet att växa i takt med efterfrågan. Finland har däremot en stabil men mycket liten verksamhet och fokuserar på finska tillverkare. I Finland finns inga större problem med prognoser eller fluktuationer, eftersom de redan i tidiga skeden ger kunderna information om vilken kapacitet de har och inte har med sina 2–3 årsarbetskrafter. Däremot har de utmaningar relaterade till införandet av ny teknik, som de inte har kapacitet att hantera.

Irland, som har en verksamhet som är mer i linje med den svenska, beslutar själva om avgiftsnivån och använder sig av full kostnadstäckningsprincipen. Prissättning och prioritering av ärenden skiljer sig från Sverige, eftersom de enligt lagstiftningen kan särbehandla irländska företag framför utländska

aktörer. Det är den enda politiska styrningen som förekommer – att sätta inhemska företag främst – till skillnad från Transportstyrelsen som är förhindrad att agera så enligt förvaltningslagen. Irland har 26 fast anställda. Utöver det har de nyutexaminerade från konsultbolag, under 1–2 år, för att fylla akuta resursbehov med avsikten att permanenta dessa tjänster över tid. Behovet är att kunna ha cirka 30–40 anställda, men eftersom Irland inte har någon egen tillverkningsindustri är det svårt att hitta kompetens.

Nederländerna hanterar en betydligt större mängd ärenden och, till skillnad från Sverige, många enklare och mindre tidskrävande ärenden. Verksamheten sysselsätter cirka 120 personer, varav 60 i själva typgodkännandedelen (resten inom teknisk tjänst som de har i egen regi). Den nederländska godkännandemyndigheten behåller intäkterna men avgifterna fastställs av regeringen.

En slutsats i utredningen är att de tre intervjuade godkännandemyndigheterna har utvecklats organiskt och resurserna har hängt med efterfrågan från tillverkarna.

2.2 Problembeskrivning

Inom Transportstyrelsens typgodkännandeverksamhet finns det utmaningar med nuvarande finansiering. Finansieringen är inte tillräckligt flexibel för att en växande och svårförutsägbar verksamhet, med tillkommande EU-reglering, ska kunna hanteras. Verksamheten är starkt efterfrågestyrd och osäkerheter i omvärlden gör det mycket svårt att göra tillförlitliga prognoser. Förseningar i myndighetens ärendehandläggning, som förväntas ske redan under kvartal 2 år 2025 (se figur 1 ovan), riskerar att hos tillverkarna leda till produktionsstopp, senarelagd lansering av produkter, fulla lager, tillfälliga omplaceringar av personal och negativ påverkan på konkurrensförmågan, vilket i sin tur kan få stora ekonomiska konsekvenser hos dem.

Verksamheten har hittills löst den ökade efterfrågan genom att låna in personal från andra verksamheter och med övertidsarbete, eftersom avgiftsanslaget inte räckt till. På lång sikt är det inte hållbart att systematiskt fortsätta låta medarbetarna arbeta övertid för att möta efterfrågan. Myndigheten har inte heller möjlighet att fortsätta prioritera ned annan verksamhet för att låta typgodkännandeverksamheten växa. Tillverkarna kan inte byta godkännandemyndighet för befintliga typer. Ett byte av godkännandemyndighet till en myndighet i ett annat land för nya ansökningar samt förseningar i ansökningsprocessen är normalt förknippade med stora kostnader för tillverkarna redan efter några veckor. För att hantera den växande efterfrågan krävs nyanställningar eller konsultinsatser som kommer att öka kostnaden inom myndigheten. Transportstyrelsen saknar för närvarande dessa medel.

2.3 Vad ska uppnås?

Ambitionen är att skapa en långsiktigt stabil finansiering för typgodkännandeverksamheten. Transportstyrelsen vill uppnå en finansiering som innebär att myndigheten ges möjlighet att anpassa verksamheten efter efterfrågan utan ytterligare behov av anslag. Transportstyrelsen bedömer att detta skulle underlätta för att

- hantera föränderliga EU-bestämmelser som påverkar typgodkännandeverksamheten
- hantera kommande volymökningar
- erbjuda fordonstillverkare förutsägbarhet och långsiktighet.

Under år 2025 kommer Transportstyrelsen att se över möjligheten att flytta medel för budgetåret 2025 till typgodkännandeverksamheten för att hantera situationen, men myndigheten ser behov redan 2026 av annan typ av finansiering. Detta för att ge en för Sverige långsiktigt hållbar samhällsleverans inom typgodkännandeverksamheten och för att bättre kunna tillgodose branschens önskemål.

2.4 Vilka är lösningsalternativen?

Transportstyrelsen har övervägt olika tillvägagångssätt för att lösa problemen.

Öka avgiftsanslaget för typgodkännandeverksamheten

En lösning på problemet är att typgodkännandeverksamheten får ökade anslag. Det kan ske genom att regeringen ökar avgiftsanslaget till Transportstyrelsen eller att myndigheten internt omprioriterar medel från annan verksamhet.

I enlighet med analysen som gjordes i samband med utredningen (TSV 2025–3333) skulle anslag behöva flyttas från övrig verksamhet för att klara av det beräknade inflödet de närmsta åren. I utredningen lyfts exempelvis alternativet att Transportstyrelsen prioriterar ned tillsynen inom vägområdet för att prioritera typgodkännandeverksamheten. Ett sådant beslut förväntas leda till kraftiga reaktioner från fordonsbranschen och myndigheten uppfyller i så fall istället inte sina åtaganden inom tillsynsområdet. För att hantera testverksamheten behöver myndigheten omfördela ett antal ytterligare miljoner kronor årligen (2026 uppskattas en nödvändig omfördelning till 9 miljoner), vilket i nuläget inte bedöms vara realistiskt.

De här tillvägagångssätten löser dock inte hela problemet. Verksamheten är starkt efterfrågestyrd och osäkerheter i omvärlden gör det mycket svårt att göra tillförlitliga prognoser. Behov av ytterligare medel mellan budgetäskanden uppstår och även osäkerheten i budgeten leder till att verksamheten inte kan agera i den takt som skulle behövas. Utebliven

budget kan leda till att myndigheten inte lever upp till sina skyldigheter som godkännandemyndighet och bidrar till förseningar och försämrade service som i sin tur riskerar leda till produktionsstopp hos världsledande tillverkare. Även försenade eller uteblivna tester för att kontrollera efterlevnaden, som myndigheten är skyldig att göra, kan innebära negativ miljöpåverkan. Det kan också försämma Sveriges anseende om Transportstyrelsen inte genomfört nödvändiga tester, samtidigt som brister hos fordonstillverkarna identifierats i likhet med tidigare VW-skandalen.

Begränsa verksamheten

Transportstyrelsen har redan under kvartal 1 år 2025 meddelat de utsedda tekniska tjänsterna att myndigheten inte längre kan ta emot ansökningar från nya tillverkare i ett försök att stoppa inflödet av ansökningar. Verksamheten tar inte heller emot ansökningar från nya tekniska tjänster.

Transportstyrelsen kan även meddela de tillverkare som i dag har typgodkännanden hos Transportstyrelsen att myndigheten inte längre har kapaciteten att emot nya ansökningar. Det är tveksamt om myndigheten uppfyller skyldigheterna i ramförordningen¹⁶ och förvaltningslagen (2017:900) när vi inte tar emot ansökningar.

Ett sätt att begränsa inflödet av ansökningar är att öka avgifterna och/eller sänka servicen så pass mycket att tillverkare söker sig till andra länders myndigheter. Att höja avgifterna är dock inte ett möjligt alternativ när verksamheten har ett överskott och har krav på sig att vara i balans år 2028. Avgifterna bedöms inte heller ha en stor inverkan på tillverkarnas val av myndighet. Om servicenivån och kompetensen hos myndigheten sjunker kommer däremot de ledande tillverkarna så snabbt de har möjlighet att söka sig till andra myndigheter.

En försämrade service skulle avskräcka nya och befintliga tillverkare från att vända sig till Transportstyrelsen och efterfrågan skulle gå ned. Det skulle på sikt innebära att kostnaderna och inkomsterna minskar, vilket sannolikt ökar kostnaden per ärende men på sikt ger mindre belastning på anslaget. Dock får det också ekonomiska konsekvenser för de tillverkare som är låsta vid myndigheten de närmsta åren och för dem som har planerat att ansöka hos Transportstyrelsen. Läs mer om detta i avsnitt 3.2.

Den begränsning av verksamheten som måste göras för att klara de snäva anslagen innebär att ny teknik och nya modeller inom en snar framtid inte längre kommer att typgodkännas och testas i Sverige. Myndigheten kommer inte att kunna ställa om typgodkännandeprocessen till den autonoma tekniken. Det innebär sannolikt att skickliga medarbetare i myndigheten

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

lämnar verksamheten och kompetenser inom fordonsklustret i Sverige sjunker, vilket inte bedöms vara i linje med den svenska fordonspolitiken.

Transportstyrelsen får disponera inkomsterna

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten får fastställa och disponera avgiftsinkomsterna inom typgodkännandeverksamheten.

Transportstyrelsen förordar det sista alternativet, som innebär att myndigheten själv får disponera avgiftsinkomsterna.

3 Transportstyrelsens förslag

Förslag:

Transportstyrelsen ska få disponera de inkomster av avgifter som myndigheten fastställer inom typgodkännandeverksamheten.

3.1 Skälen för bedömningen

Bedömning

Transportstyrelsen kan finansiera ökade kostnader utan anslagsökning vid en växande verksamhet. Det ökade avgiftsuttaget bedöms ske genom volymökningar snarare än avgiftshöjningar.

En följsammare finansiering

Det huvudsakliga problemet med nuvarande finansiering är att Transportstyrelsen är beroende av anslagsökningar för att hantera en växande verksamhet. Om inte ytterligare anslag tilldelas, får det till följd att verksamheten inte kan hantera den ökade efterfrågan, eller att befintliga anslag får omprioriteras från annan verksamhet inom Transportstyrelsen, vilket då ger upphov till undanträngningseffekter. I nuläget är det ett problem, eftersom typgodkännandeverksamheten växer samtidigt som myndigheten är i en ekonomiskt pressad situation, där det inte längre är möjligt att prioritera ned andra delar.

Genom att låta Transportstyrelsen disponera avgiftsinkomsterna från typgodkännandeverksamheten (se avsnitt 2.1) ökar möjligheterna att omhänderta en ökad och svårförutsägbar efterfrågan, eftersom verksamheten inte längre kommer att vara beroende av anslag. I stället kommer myndigheten att på egen hand kunna dimensionera sin verksamhet och möta en ökad efterfrågan. När volymen ärenden och därtill tillkommande testkostnader ökar kommer avgiftsuttaget att stiga i motsvarande utsträckning, vilket gör att myndigheten får möjlighet att finansiera en större kostnads massa. Det ökade avgiftsuttaget bedöms i huvudsak ske till följd av ökade ärendevolymer, inte till följd av höjda avgiftsnivåer.

Om myndighetens anslag minskas med motsvarande belopp, medför det en minskad belastning på statens utgiftstak. Förslaget är precis som nuvarande finansiering saldoneutralt på statens finanser eftersom verksamheten ska vara självfinansierande genom att uppnå självkostnadstäckning. Vad gäller avgiftsuttaget bör det inte medföra någon förändring för branschen. Effekten för branschen bedöms snarare bli bättre och mer förutsägbar service, ökad kvalitet i myndighetens arbete och förkortade handläggningstider. Detta eftersom Transportstyrelsen ges möjlighet att möta den ökade efterfrågan med motsvarande intäktsökningar.

Nackdelarna med förslaget är främst att myndighetens flexibilitet blir dålig vid en eventuell ärendevolymminskning, eftersom kostnader då inte kan omfördelas till andra delar av myndigheten. Transportstyrelsen bedömer dock att en minskad efterfrågan kan hanteras genom användning av både fasta kostnader i form av egen bemanning och rörliga kostnader i form av konsulter. På så sätt skapas flexibilitet även vid volymnedgång. Förslaget minskar även flexibiliteten eftersom myndigheten inte längre kan omfördela medel från typgodkännandeverksamheten till annan verksamhet. Dessutom kan förslaget innebära en något komplexare finansiering för myndigheten och därmed en ökad administration.

Disponera avgiftsinkomster

Regeringens styrning av avgiftsbelagd verksamhet utgår från skrivningen i förarbetena till regeringsformen och skiljer på tvingande och frivilliga avgifter. Utgångspunkten för inkomsterna från tvingande avgifter (offentligrättslig verksamhet) är att de normalt inte disponeras av myndigheten själv, medan för frivilliga avgifter (uppdragsverksamhet) får myndigheterna behålla i princip samtliga inkomster. Frågan om en avgift är frivillig eller tvingande får ofta avgöras från fall till fall efter en helhetsbedömning.¹⁷

Typgodkännandeverksamheten ses som en offentligrättslig verksamhet (tvingande), men berörda tillverkare har möjlighet att vända sig till myndigheter i andra länder. Huvudregeln är att myndigheter inte får disponera offentligrättsliga avgiftsinkomster. Enligt 3 kap. 4 § budgetlagen (2011:203) ska inkomster och utgifter redovisas på statens budget mot en inkomsttitel och regeringen tilldelar myndigheten ett anslag (bruttoredovisning). En myndighet får bara disponera avgiftsinkomster om den har fått ett särskilt bemyndigande att göra det. Riksdagen anger ett antal kriterier som bör vara uppfyllda för att en myndighet ska få bemyndigande att disponera en avgiftsintäkt.¹⁸

- Det avser avgifter i en verksamhet vars omfattning styrs av efterfrågan, även om denna föranleds av ett rättsligt tvång.
- Verksamhetens inkomster, kostnader och resultat särredovisas och framgår av myndighetens årsredovisning.
- Specialdestinationen motiveras av att den främjar möjligheterna till hög effektivitet och service i verksamheten.
- En god styrning och kontroll av verksamheten kan säkerställas.
- Utgiftstaket justeras så att det behåller den avsedda finansiella stramheten.

¹⁷ Prop. 1973:90 sid. 218.

¹⁸ Avgiftsbelagd verksamhet i staten.

Nedan redovisas Transportstyrelsens bedömning av möjligheten att uppfylla riksdagens kriterier.

Riksdagens kriterier för disponering av inkomsterna	Kommentar
Det avser avgifter i en verksamhet vars omfattning styrs av efterfrågan, även om denna föranleds av ett rättsligt tvång.	Typgodkännandeverksamhetens omfattning styrs helt av efterfrågan.
Verksamhetens inkomster, kostnader och resultat särredovisas och framgår av myndighetens årsredovisning.	Transportstyrelsen följer redan verksamheten internt och har möjlighet att särredovisa verksamhetens inkomster, kostnader och resultat också i extern rapportering, till exempel i myndighetens årsredovisning.
Specialdestinationen motiveras av att den främjar möjligheterna till hög effektivitet och service i verksamheten.	Verksamheten har, sedan brexit, arbetat med effektiviseringar som inneburit att kostnad per ärende har gått ned (se graf 2 och 3 nedan). Transportstyrelsen bedömer att det finns ytterligare effektiviseringspotential om verksamheten får möjlighet att öka sin kapacitet för att matcha efterfrågan. Transportstyrelsen planerar flera insatser för ökad effektivitet. Dessa anges närmare i utredning (TSV 2025–3333).
En god styrning och kontroll av verksamheten kan säkerställas.	Transportstyrelsen använder redan ett tidredovisningssystem och personalen är vana vid att redovisa alla sina timmar på aktuella objekt. Den föreslagna finansieringen innebär ingen skillnad för verksamheten. Det finns redan annan verksamhet som får disponera avgiftsinkomsterna på Transportstyrelsen i dag och typgodkännandeverksamheten kan styras på samma sätt. Verksamheten behöver bekosta overheadkostnaderna precis som i dag.
Utgiftstaket justeras så att det behåller den avsedda finansiella stramheten.	Det finns möjlighet att minska det tilldelade anslaget så att utgiftstaket justeras.

När det finns variation i efterfrågan anser Ekonomistyrningsverket att specialdestination för inkomsterna är motiverat. Dispositionsrätten leder till att verksamheten skiljs från den anslagsfinansierade verksamheten och påverkas inte av om andra delar av myndighetens avgiftsfinansierade verksamhet behöver prioriteras. Eftersom typgodkännandeverksamheten styrs av efterfrågan och kommer att kunna uppfylla ovannämnda kriterier, är bedömningen att ett undantag för bruttoredovisning mot inkomsttitel är motiverat.

Besluta om avgifterna

Enligt Regeringskansliets budgetcirkulär¹⁹, för interna riktlinjer för budgetarbetet och utformningen av budgetpropositionen, är huvudregeln att en myndighet som disponerar inkomsterna från offentligtverksamhet inte får besluta om hur stor avgiften ska vara. Cirkuläret säger också att avsteg ska motiveras. Det görs dock undantag från denna regel. Under 2023 var det över 30 offentligtverksamheter, 58 procent, (med inkomster på sammanlagt 9,2 miljarder kronor) som både bestämde avgiften och fick disponera inkomsterna.²⁰ I Statskontorets utredning ”Vem är det som kör?” belyses risken för lägre effektivitet i verksamheten när myndigheten disponerar inkomster. Myndigheter som disponerar sina offentligtverksamhetsavgiftsinkomster kan få svagare incitament att effektivisera verksamheten och minska sina kostnader. Detta gäller särskilt om myndigheten dessutom får besluta om hur stor avgiften ska vara.²¹

Transportstyrelsen förespråkar att myndigheten även i fortsättningen får besluta om avgiftsnivåerna inom typgodkännandeverksamheten med det ekonomiska målet full kostnadstäckning. Verksamheten är i viss utsträckning konkurrensutsatt, eftersom tillverkarna kan välja en myndighet i ett annat land om de anser att Transportstyrelsens avgifter är för höga eller att myndigheten inte har tillräcklig bra service. Det bör motverka risken för att Transportstyrelsens verksamhet blir mindre effektiv.

Vidare är huvudsyftet med förslaget om att disponera inkomsterna att skapa en ökad flexibilitet vid stigande efterfrågan och vid regelförändringar. Om myndigheten inte ges möjlighet att fastställa avgifterna, försvinner en del av denna ökade flexibilitet.

Det bör även noteras att det finns regler för hur myndigheter ska hantera över- och underskott i sin rapportering till regeringen. En myndighet som får disponera inkomster från avgiftsbelagd verksamhet ska balansera räkenskapsårets resultat i ny räkning. Om myndigheten har ett ackumulerat överskott över 10 procent av den avgiftsbelagda verksamheten ska myndigheten lämna ett förslag till regeringen om hur hela överskottet ska disponeras. Om det har uppkommit ett underskott, som inte täcks av ett balanserat överskott från tidigare räkenskapsår, ska myndigheten lämna ett förslag till regeringen om hur underskottet ska täckas.²²

¹⁹ Regeringskansliet (Fi 2023:1). Budgetarbetet 2023.

²⁰ Statskontoret, Vem är det som kör? Avgiftsbelagd verksamhet i staten, 2024.

²¹ Statskontoret, Vem är det som kör? Avgiftsbelagd verksamhet i staten, 2024.

²² 25 a § avgiftsförordningen (1992:191).

4 Konsekvenser av föreslagen reglering

4.1 Vilka är berörda?

Följande intressenter berörs av förslaget:

- tillverkare av fordon och fordonskomponenter avsedda för väg
- tekniska tjänster
- staten
- Transportstyrelsen.

4.2 Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas?

Om verksamheten fortsätter att finansieras som i dag samtidigt som ärendemängden ökar, kommer myndighetens servicenivå att behöva minskas. Myndigheten kommer dessutom att behöva tacka nej till ansökningar. Transportstyrelsen har redan under kvartal 1 2025 informerat de tekniska tjänsterna om att myndigheten inte har kapacitet att hantera nya ansökningar i ett försök att begränsa inflödet. På sikt kommer det att innebära att tillverkarna börjar välja andra länders godkännandemyndigheter och i förlängningen riskerar myndigheten att återgå till hur det var före brexit. Ett sådant scenario bedöms få följande konsekvenser för berörda:

Tillverkare av fordon och fordonskomponenter

Allt eftersom myndighetens servicenivå försämras, ledtiderna blir längre och förseningar i handläggningen blir vanligare börjar befintliga och nya tillverkare att välja andra länders godkännandemyndigheter, eftersom risken för ekonomiska konsekvenser (stopp i produktionen, kundförluster, omplaceringar av personal och betydande intäktsbortfall) blir för hög.

Många av de som hade planerat att ansöka hos Transportstyrelsen tvingas byta till ett annat lands godkännandeverksamhet, vilket innebär administrativa kostnader i samband med bytet. Företag har redan nu bokat upp certifieringsprogram (tekniska tjänster, provbanor m.m.) för åren 2025 och 2026. Tiden för att byta teknisk tjänst eller godkännandemyndighet finns inte inräknad i företagens produktionsplaner och kan innebära förseningar i lansering av nya produkter, vilket i sin tur kan få stora ekonomiska konsekvenser för tillverkarna.

I en enkätundersökning som gjordes i samband med utredningen TSV 2025–3333 svarade företagen²³ att om myndigheten är försenad med en månad skulle det innebära allt från hundratals euro till miljoner euro i förluster. Flera av företagen svarade också att när förseningarna börjar uppgå till en månad eller längre skulle de byta till ett annat lands godkännandemyndighet.

²³ Enkäten skickades ut hösten 2024 till 51 svenska och 21 utländska företag som är kunder hos Transportstyrelsen och 29 svarade.

Mindre inhemska företag med svenska som koncernspråk kommer sannolikt välja att stanna kvar hos den svenska godkännandemyndigheten då all kommunikation kan ske på svenska, trots längre handläggningstider och sämre service. Dessa företag kan på sikt få kortare handläggningstider när antalet ansökningar går ned. Däremot kommer myndigheten på sikt inte att kunna erbjuda samma breda service som i dag på grund av lägre kompetensnivå.

Svenska tekniska tjänster

De svenska tekniska tjänsterna har i intervjuer²⁴ flaggat för att de är beroende av Transportstyrelsens godkännandeverksamhet. Skulle myndighetens servicenivå försämrats kommer tillverkarna att vända sig till andra länders godkännandemyndigheter och de svenska tekniska tjänsterna tappar kunder. Om den svenska godkännandemyndighetens verksamhet minskar, kan det i förlängningen innebära att de tekniska tjänsterna behöver etablera sin verksamhet i andra länder för att kunna vara fortsatt livskraftiga och där behöver de konkurrera med redan etablerade tekniska tjänster.

Staten

Inga konsekvenser bedöms uppstå för staten på kort sikt. På längre sikt – när tillverkare och tekniska tjänster väljer andra länders godkännandemyndigheter – kommer inkomsterna från den här verksamheten att minska. Verksamheten ska vara saldoneutral och intäktsminskningen ses inte påverka statens budget, eftersom behovet av anslag minskar.

Om inga åtgärder vidtas riskerar Sveriges anseende att påverkas. Sverige var ett av de länder som tog över många typgodkännanden från Storbritannien i samband med brexit. Hösten 2023 fick myndigheten ett bidrag på 81 miljoner kronor från brexitjusteringsreserven för de kostnader som uppstått i samband med övertagandet av typgodkännandena från Storbritannien. En avveckling av verksamheten drygt ett år senare kan påverka Sveriges anseende negativt och leda till kritik från EU.

Sverige riskerar även att få kritik från näringslivet och EU för att inte längre leva upp till åtagandena i ramförordningen²⁵, som anger att medlemsländerna är skyldiga att utse myndigheter som ansvarar för typgodkännandeprocessen, ta emot ansökningar och utföra de tester som de är ålagda att genomföra.

Sverige riskerar dessutom att inte hänga med i teknikutvecklingen och tappa kompetens inom fordonsområdet.

²⁴ Intervjuerna genomfördes i samband med utredningen TSV 2025–3333.

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

Transportstyrelsen

Om verksamheten inte kan resurssättas efter efterfrågan, har myndigheten inte möjlighet att emot nya ärenden från nya och befintliga tekniska tjänster och tillverkare samt behålla den höga servicegraden. Det goda rykte som Sverige har byggt upp som godkännandemyndighet kommer att påverkas negativt. Det är också tveksamt om Transportstyrelsen kommer att kunna leva upp till sina skyldigheter inom typgodkännandeområdet i enlighet med förvaltningslagen (2017:900) med avseende på service, tillgänglighet, effektivitet och rättssäkerhet, när myndigheten tvingas informera tekniska tjänster och tillverkare om att vi inte har kapacitet att ta emot ansökningar. Myndigheten kommer inte heller att kunna prioritera att bygga upp kompetens för ny teknik inom exempelvis autonoma fordon som kräver nyanställning.

Avvecklingen av verksamheten kommer att innebära att spetskompetens försvinner och myndighetens förmåga att driva svenska ståndpunkter internationellt försämras. Myndigheten kommer inte att kunna följa med i den tekniska utvecklingen inom området, vilket i dag är värdeskapande inom den internationella regelutvecklingen och ger förutsättningar för innovation och konkurrenskraft i Sverige.

Ett förändrat kompetensbehov för verksamheten kan innebära omställningsarbete på sikt. Svenska myndigheten tappar arbetstillfällen till andra länder. Utöver de nuvarande tjänsterna som förvinner, försvinner även möjligheten att öka arbetstillfällen i Sverige med den stora och nöjda kundbas som verksamheten har byggt upp i dag. Arbetsmiljön bedöms däremot att förbättras på sikt, för dem som är kvar, när storleken på verksamheten bättre anpassas efter anslagsnivån.

Transportstyrelsen kommer att fortsätta att ha it-kostnader för de system som utvecklas oberoende av verksamhetens storlek. Färre kunder innebär högre kostnader för de kunder som är kvar och ska bära fasta it-kostnader.

Transportpolitiska målen

Om inga åtgärder görs för typgodkännandeverksamheten, riskerar myndigheten att godkänna fordonsmodeller som, på grund av utebliven finansiering, inte testas enligt kraven och inte uppfyller de fastslagna miljökraven. Det kan få en negativ påverkan på hänsynsmålet, som bland annat handlar om att minska negativa miljöeffekter från transporter. Det finns också risk för att eventuella utsläppsmanipulationer uppdagas på fordon, som den svenska godkännandemyndigheten skulle ha testat, vilket utöver att det påverkar miljön och klimatet även kan skada förtroendet för Sverige negativt.²⁶

²⁶ EU:s svar på "dieselgate"-skandalen.

Längre och försenade handläggningstider, som kan innebära att tillverkare får stopp i produktionen och inte få ut sina produkter på marknaden, kan skapa flaskhalsar i transportsektorn. Det får då negativ påverkan även på funktionsmålet, som bland annat handlar om tillgänglighet.

4.3 Konsekvensanalys av förslaget

I detta avsnitt redogörs vilka konsekvenser förslaget bedöms få för företag, staten, myndigheter, den svenska fordonsindustrin och de transportpolitiska målen.

Konsekvenser för företag

I dag är cirka 30 tekniska tjänster och drygt 800 tillverkare från hela världen kunder hos den svenska godkännandemyndigheten, bland dem många av världens största fordonstillverkare. Av alla tillverkare är 15 procent svenska tillverkare och av dem är 70 procent små och medelstora företag. Samtidigt står de 30 volymmässigt största tillverkarna för cirka 70 procent av ärendemängden²⁷. De stora tillverkarna anlitar normalt flera länders godkännandemyndigheter för olika produkter (typer) i syfte att sprida riskerna. Flera av de befintliga tillverkarna har flaggat för att de vill lägga mer godkännanden hos den svenska myndigheten. Även ytterligare stora tillverkare, som inte är kunder hos Transportstyrelsen i dag, har hört av sig om att anlita myndigheten som godkännandemyndighet.

Förslaget bedöms inte få några större konsekvenser jämfört med i dag för de företag (tillverkare och tekniska tjänster) som ansöker om typgodkännande hos Transportstyrelsen. Om finansieringen ändras enligt förslaget, bedömer Transportstyrelsen att myndigheten kommer att kunna fortsätta att erbjuda hög service och korta handläggningstider samt ha möjlighet att ta emot nya ansökningar från tillverkare och tekniska tjänster.

När typgodkännandeverksamheten tillåts växa kommer myndigheten att kunna dra nytta av stordriftsfördelar och investera mer i ökad effektivitet och högre kvalitet, vilket är positivt för tillverkare och tekniska tjänster. Sedan brexit har kostnaden per ärende gått ned när verksamheten har vuxit (se graf 2 nedan) och det finns ytterligare effektiviseringar att göra när verksamheten växer.

Av de 30-tal tekniska tjänsterna som anlitar Transportstyrelsen är fem baserade i Sverige. I intervjuer²⁸ med två av de svenska tekniska tjänsterna har det framkommit att Transportstyrelsen har gott rykte både i Sverige och inom EU samt spelar en viktig roll för deras verksamhet. Förslaget som ger typgodkännandeverksamheten i Sverige utrymme att växa kan få

²⁷ Svenska och utländska kunder.

²⁸ Utredning TSV 2025-3333.

följdefфекten att även de svenska tekniska tjänsterna får bättre förutsättningar att växa och anställa fler.

Konsekvenser för staten

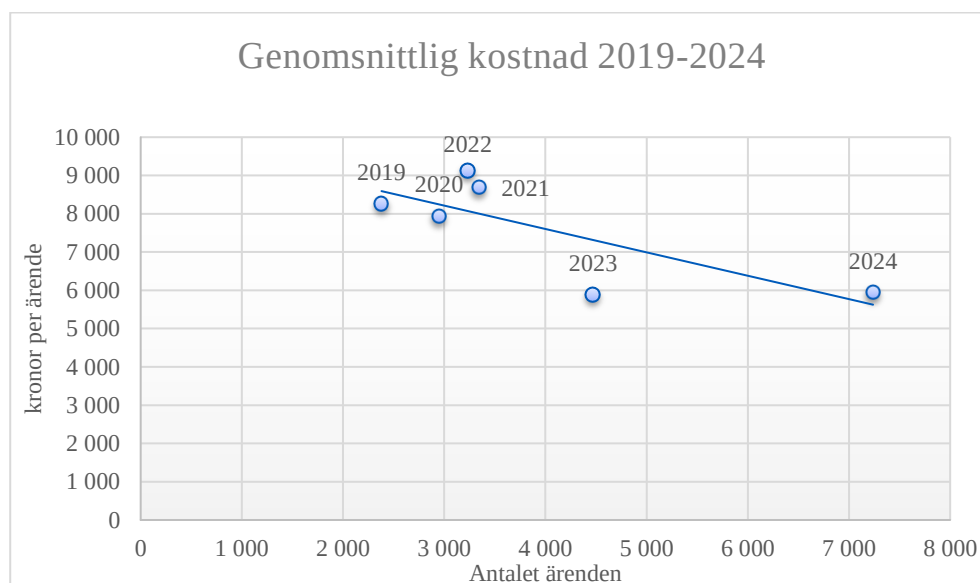
Inkomsterna från typgodkännandeverksamheten kommer inte längre att rapporteras in till statskassan mot inkomstitel, och Transportstyrelsen kommer inte längre att tilldelas ett anslag för att bedriva verksamheten. Regeringens möjlighet att påverka Transportstyrelsens kostnadsutveckling försämras som en följd. Emellertid minskar belastningen på statens avgiftsuttag när myndighetens anslagsnivå minskar.

Konsekvenser för Transportstyrelsen

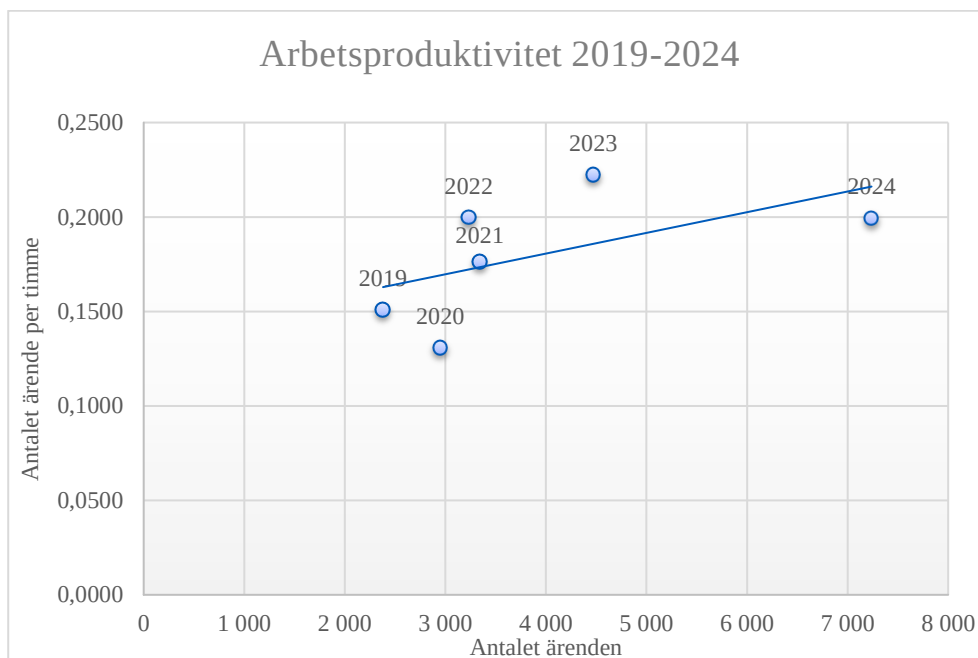
Förslaget innebär att myndigheten kan genomföra snabba anpassningar av verksamheten utifrån efterfrågan. Transportstyrelsen gör bedömningen att verksamheten behöver ytterligare tio årsarbetskrafter under åren 2025 och 2026 för att kunna möta tillverkarnas efterfrågan, hantera teknikutvecklingen och nya regelkrav.

Myndighetens expertkompetens inom fordon- och emissionsområdet beräknas öka, vilket gynnar Sverige i den internationella regelutvecklingen. Myndigheten ökar förutsättningarna att proaktivt driva frågor som är viktiga för Sverige.

Sedan brexit har kostnaden per ärende gått ned och produktiviteten stigit, vilket bland annat beror på att verksamheten har växt i storlek (se graf 2 och 3 nedan). Effektiviteten inom verksamheten beräknas öka ytterligare genom de skalfördelar som en flexibla finansiering bidrar till. Myndigheten kommer att få möjlighet att bekosta stödsystem som både höjer kvaliteten och minskar kostnaden per ärende.



Graf 2 Genomsnittlig kostnad per ärende



Graf 3 Antal ärenden per timme

Förslaget innebär att ingen påverkan på finansieringen av Transportstyrelsens övriga myndighetsutövning eller på statsbudgeten behöver ske vid variationer i efterfrågan.

Tidvis har svängningar i konjunkturen och även förändringar genom komponentbristen efter pandemin till viss del påverkat inflödet av typgodkännandeansökningar hos Transportstyrelsen. Förslaget innebär att det blir svårare för myndigheten att omplacera personal inom myndigheten när en minskning i efterfrågan sker. Den risken skulle kunna hanteras genom att en liten del av ärendehantering utförs av konsulter för att kunna ha en högre flexibilitet i händelse av omställningar och volymförändringar samt genom en ännu närmare dialog med tillverkarna för att få till så tillförlitliga prognoser som möjligt. Arbetsmiljön för myndighetens anställda i denna verksamhet bedöms förbättras avsevärt med den nya finansieringen, eftersom myndigheten kommer att ha medel att resursförstärka. Övertid kommer inte övertid att behöva tillämpas i samma utsträckning och arbetsinsatsen för medarbetarna kan sänkas till en över tid hållbar nivå.

Förslaget innebär också att Transportstyrelsen kommer att kunna genomföra de tester som myndigheten är skyldig att genomföra. Testerna bekostas av tillverkarna men till skillnad mot i dag – då verksamhetens tilldelade medel inte styrs av avgiftsuttaget kommer Transportstyrelsen att kunna genomföra testerna enligt gällande regelverk.

En viss ökad administration blir nödvändig då verksamheten måste särskiljas i vår uppföljning, till exempel årsredovisningen och regleringsbrev.

Konsekvenser för den svenska fordonsindustrin

Den svenska fordonsindustrin inklusive underleverantörer sysselsatte 166 000 personer i Sverige år 2023.²⁹ Varje jobb inom fordonsindustrin beräknar skapa ytterligare fem jobb inom ekonomin, enligt Statistiska centralbyrån (SCB). Totalt innebär det att 16 procent av arbetstillfällena i Sverige är beroende av fordonsindustrin.³⁰ Fordonsindustrin behöver en förutsägbar och pålitlig godkännandemyndighet som kan den nya tekniken. Förslaget stärker det svenska kompetensklustret runt fordonsindustrin i Sverige och borgar för att industrin har tillgång till kompetenta myndigheter och en relevant regelutveckling som underlättar utvecklingen av konkurrenskraftiga produkter. En större svensk typgodkännandeverksamhet ger en möjlighet att få kunskap om många av världens biltillverkares teknik i tidiga skeden och på så sätt bygga upp en världsledande kompetens inom området.

Svensk fordonsindustri spelar även en helt avgörande roll inför och vid en krigssituation. Sverige behöver ha förmåga att snabbt producera och anpassa fordon för militära och civila ändamål, eftersom det minskar vårt beroende av import och är en garant för att kritiska resurser finns tillgängliga även vid globala störningar i exportkedjorna. Den kompetens och de resurser som finns inom fordonsindustrin kan bidra till omställning och utveckling av ny teknologi, till exempel drönare och hybridfordon. En egen fordonsindustri fungerar även som en stabilisator till den svenska ekonomin.

Transportstyrelsen bedömer att förslaget är i linje med regeringens politik som syftar till att skapa gynnsamma förutsättningar för fordonsindustrin. Både nuvarande och tidigare regeringar har haft en tydlig satsning på fordonsindustrin med fokus på hållbarhet, digitalisering, förenkling, elektrifiering och annan ny teknik. Att Sverige har en typgodkännandeverksamhet som kan ta emot ansökningar från stora globala tillverkare och också utveckla kompetensen för den nya autonoma tekniken bedöms därför vara förenligt med vad politiken vill uppnå Sverige.

Transportstyrelsen bedömer också att förslaget innebär att Sverige åtminstone kommer att kunna behålla sin position som EU:s femte största godkännandemyndighet. Det i sin tur leder till att den svenska fordonsindustrin gynnas, eftersom en större myndighet har större inflytande i internationella förhandlingar.

²⁹ Mobility Sweden.

³⁰ SCB 2015 – en översikt över fordonsindustrin.

Konsekvenser för de Transportpolitiska målen

En ändrad finansiering bedöms inte på kort sikt att få några stora konsekvenser på de transportpolitiska målen jämfört med i dag. Den föreslagna finansieringen kan dock leda till att verksamheten i Sverige växer i storlek och på sikt påverkar de transportpolitiska målen positivt.

En större svensk godkännandemyndighet kan bland annat leda till att Sverige får en starkare röst inom den internationella regelutvecklingen och kan driva frågor som går i linje med de transportpolitiska målen.

Myndigheten kommer också att få bättre förutsättningar att leva upp till krav på att testa regelefterlevnaden inom emissionsområdet på fordon tagna i bruk. Det ger också förutsättningar att stödja införande av ny teknik i Sverige på ett offensivt sätt. Det i sin tur kan påverka hänsynsmålet positivt genom att det minskar risken för att fordonstillverkare inte lever upp till kraven och fordon släpper ut mer än vad de får göra.

Förslaget överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap.

4.4 Förslagets proportionalitet

Transportstyrelsen bedömer att nyttan av den föreslagna finansieringen överväger den ökade administrationen och avstegen som görs från bruttoredovisningsprincipen.

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

Transportstyrelsen är angelägen om att få till förändringen så snart som möjligt, gärna i samband med nytt kalenderår för att förenkla i årsredovisning och regleringsbrev.

Transportstyrelsen bedömer att inga särskilda informationsinsatser behövs, eftersom förslaget inte kommer att påverka de tekniska tjänsterna och tillverkarna som har eller vill ansöka om typgodkännande hos Transportstyrelsen.

4.6 Uppföljning och utvärdering

Riksdagens kriterier för att låta myndigheter göra avsteg från bruttoredovisningsprincipen och börja disponera inkomsterna är att det ska främja möjligheterna till hög effektivitet och service i verksamheten. Redan i dag följer myndigheten upp verksamheten, till exempel genom produktresultat, antal inkomna och utfärdade ärenden. Planen är att fortsätta med detta. Dessutom kommer verksamheten att särredovisas vid extern rapportering enligt gällande krav.

Det finns signaler på att det framöver kommer fler komplexa regler som kräver en mer omfattande tillståndsprövning. När myndigheten mäter verksamhetens effektivitet längre fram, behöver hänsyn tas till att komplexiteten kan ha ökat inom vissa områden och liknande ärenden behöver mätas mot varandra.

5 Författningskommentar

5.1 Förslag till förordningen om ändring i förordning (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

9 a §

Paragrafen är ny och reglerar Transportstyrelsens möjlighet att disponera inkomsterna av sådana avgifter som avses i 9 § 1. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.1.

5.2 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

8 kap.

16 a §

Paragrafen är ny och reglerar Transportstyrelsens möjlighet att disponera inkomsterna av sådana avgifter som avses i 8 kap. 16 § första stycket 12 och 17, i fråga om ärendehandläggning och tillsyn av sådana typgodkännanden som avses i 2 kap. 2 § första stycket fordonslagen (2002:574). Övervägandena återfinns i avsnitt 3.1.

5.3 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

17 §

Paragrafen är ny och reglerar Transportstyrelsens möjlighet att disponera inkomsterna av sådana avgifter som avses i 16 § 2. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.1.