

Konsekvensutredning av ändrade krav av bland annat akustiska fordonsvarningssystem, tillägg av nyare ECE-reglementen, alternativa krav för bilar tillverkade i land utanför EU, i regler för bilar och släpvagnar

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare, ändras för att bättre stämma överens med den kravnivå som Sverige bör ha i relation till kraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858¹ (ramförordningen). Vi avser även att ta in vissa alternativa krav som minskar behovet av enskilda undantag.

Ändringar som föreslås i TSFS 2016:22;

- Tillägg av tekniska krav för akustiska fordonsvarningssystem (AVAS²) inom kravområde ljudemissioner.
- Att filvarningssystem (LDWS³) får godkännas enligt ECE-reglemente 130 och nödbromssystem (AEBS⁴) får godkännas enligt ECE-reglemente 131.
- Att fotgängarskydd får godkännas enligt ECE-reglemente 127, materialåtervinning m.m. enligt ECE-reglemente 133 och vätgassystem enligt ECE-reglemente 134.
- Att parkeringslykta godkänd enligt ECE-reglemente 7 och utbytbar LED-belysning godkänd enligt ECE-reglemente 128 får användas.
- Att ambulanser som har sjukhytt godkänd enligt krav i ramförordningen inte ska omfattas av ytterligare nationella krav. Det gäller även för rullstolsplatser i färdtjänstfordon som följer kraven i ramförordningen.

¹ 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.

² Acoustic Vehicle Alerting System

³ Lane Departure Warning System

⁴ Automatic Emergency Brake System

- Ljusgenomsläppligheten tillåts vara ner till 70 % när plastfilm eller motsvarande monteras på fordonets vindruta.
 - Att lastbilar av kategori N₂, med totalvikt upp till 7 500 kg, som importeras från tredjeland⁵ till vissa delar får godkännas mot alternativa krav som finns för motsvarande lastbilar av kategori N₁.
 - Att bilar som importeras får godkännas med DOT-märkta däck vid första registrering i Sverige.
 - Undantag för krav på bårinfästning tas in för försvarsmaktens fordon.
 - Belysningsreglerna förtydligas när det gäller frivilligt monterad utrustning och att kontrollampa för arbetsbelysning även får visa rött ljus.
 - Det föreslås samtidigt några enklare rättelser och förtydliganden i TSFS 2016:22 för att förenkla tillämpningen av reglerna.
- Ändringar avseende färg på kontrollampa för arbetsbelysning (även rött ljus) föreslås också i följande föreskrifter:
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Här läggs också in krav för ljusgenomsläpplighet för eftermonterad film på vindruta i likhet med TSFS 2016:22.
 - Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:97) om traktorer.
 - Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:17) om terrängmotorfordon.
 - Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II.
 - Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:27) om motorredskap.

A. Allmänt

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare, gäller vid nationella godkännanden av nya fordon (för enskilt godkännande och för nationellt typgodkännande av fordon i små serier). Kraven gäller också när fordonen har tagits i bruk och när de registreringsbesiktas. För fordon som tagits i bruk före den 1 juli 2010 gäller

⁵ Avser bilar som tillverkas i större serier i länder utanför EU. Dessa bilar importeras oftast från USA eller Kanada.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

Det finns i föreskriftsförslagen många olika kravområden som ändras. Konsekvensutredningen har för läsbarheten delats upp i två delar.

Den första delen, ”Del 1 Krav enligt EU-regleringen”, innehåller de regleringsförslag som tagits fram för att vi ska ha nationella krav som är i enlighet med ramförordningen.

Den andra delen, ”Del 2 Krav för att minska behovet av enskilda dispenser samt rättelser”, innehåller förslag på alternativa krav som kan minska behovet av enskilda dispenser samt vissa rättelser.

Del 1: Krav enligt EU-regleringen

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Sverige har enligt artiklarna 42 och 45 i förordning 2018/858 (ramförordningen), skyldighet att ha en kravnivå för nya fordon som godkänns nationellt, som minst ger motsvarande skyddsnivå vad gäller trafiksäkerhet och miljö, enligt vad som följer av ramförordningen. Nationella avsteg eller alternativ får medges förutsatt att dessa krav är relevanta.

EU-lagstiftningen uppdateras ständigt och om vi inte följer med i dessa förändringar får vi i vissa fall föreskrifter som inte kan ses som likvärdiga med kraven i ramförordningen eller till och med kan hindra den fria rörligheten av varor och tjänster inom EU.

Akustiska varningssystem

AVAS-system är akustiska fordonsvarningssystem som är framtagna för att tystare eldrivna bilar ska kunna uppfattas bättre i trafiken. Det har sedan juli 2016 i TSFS 2016:22 funnits krav på att bilar som drivs med enbart el och elhybrider ska vara utrustade med akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) när de ska tas i bruk från juli 2021 och framåt. Kraven i föreskrifterna är mycket generella och anger att systemen ska låta som en bil i upp till 20 km/tim men inte får låta mer än en personbil i motsvarande hastighet vilket öppnar för en subjektiv bedömning. Systemen får också vara avstängningsbara. Föreskrifterna saknar de tydliga tekniska krav för sådana system som togs fram inom EU i september 2017⁶.

En EU-förordning publicerades i EU-tidningen i maj 2019⁷ som innebär att dessa system inte ska vara möjliga att stänga av, annat än av fordonstillverkaren. Våra nationella krav innehåller inte specifikationer för dessa system som kan anses likvärdiga med EU:s reglering och tillåter system som kan stängas av och därmed riskerar att bli verkningslösa.

Föreskrifterna är även otydliga om dessa system ska finnas på fordon som importeras från tredje land (land utom EU). Det kan med nuvarande formulering i föreskrifterna tolkas som att dessa fordon endast omfattas av de allmänna kraven för högsta tillåtna ljudemissioner.

⁶ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1576 av den 26 juni 2017 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 vad gäller kraven på akustiska fordonsvarningssystem för EU-typgodkännande av fordon

⁷ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/839 av den 7 mars 2019 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem

Alternativa EU-krav

Det finns kravalternativ i ramförordningen som utgörs av nyare ECE-reglementen⁸ som inte framgår av TSFS 2016:22. Vi har även krav för ambulanser i föreskrifterna som skiljer mot kraven i ramförordningen. Det har genom Artikel 42 och 45 i den nya ramförordningen förtydligats att Sverige har skyldighet att acceptera sådana krav för nationella godkännanden om kravområdet är styrkt med ett typgodkännande. Detta innebär att vi genom ramförordningen inte har formella handelshinder i föreskrifterna inom de aktuella kravområdena. Det kan dock vara ett problem att föreskrifterna inte är tydliga nog på detta område, vilket betyder att det finns risk för att dispenser krävs om inte föreskriftsändringarna genomförs.

Det är samtidigt ett problem att kraven inte finns återgivna i föreskrifterna. Sverige har en skyldighet enligt ramförordningen att kunna redovisa vilka krav ett fordon som godkänns nationellt uppfyller. Föreskrifterna TSFS 2016:22 tillämpas för att besluta om enskilda godkännanden av fordon som sker genom automatiserade beslut där det framgår vilka tekniska krav fordonet uppfyller. Datasystemet för automatiserade beslut bygger på de krav som anges i föreskrifterna. Det kan medföra en risk att dispenser efterfrågas fast Sverige numera enligt ramförordningen har en skyldighet att acceptera de olika kravalternativen som anges i bilaga II till förordningen även om dessa inte anges i föreskrifterna.

Vi har identifierat skillnader inom följande områden:

- Ambulanser har numera harmoniserade krav för sjukhytten enligt bilaga II i ramförordningen men vi har fortfarande bara nationella krav för mellanvägg och rampvinkel med i föreskrifterna.
- Filvarningssystem (LDWS) som är godkänt enligt ECE-reglemente 130 och nödbromssystem (AEBS) som är godkänt enligt ECE-reglemente 131, får utgöra grund för godkännande av lastbilar inom EU, vilket inte framgår av föreskrifterna.
- Fotgängarskydd som är godkänt enligt ECE-reglemente 127 får utgöra grund för godkännande av bilar inom EU, vilket inte framgår av föreskrifterna.
- Bilar som uppfyller kraven på återanvändning, materialåtervinning och återvinning enligt kraven i ECE-reglemente 133 och vätgassystem som uppfyller kraven i ECE-reglemente 134, får utgöra grund för godkännande av bilar inom EU, vilket inte framgår av föreskrifterna.

⁸ EU deltar i arbetet inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) för utveckling av tekniska krav på fordon genom ECE-reglementen som i sin tur utgör grunden för krav som används när fordon EU-typgodkänns.

- Lampor med lysdiodmoduler (LED), som är utbytbara och passar i strålkastare med lysdiodmoduler och som uppfyller kraven i ECE-reglemente 128, ska accepteras inom EU men detta framgår inte av föreskrifterna.
- Det anges i ECE-reglemente 48 att parkeringslykta som är godkänd enligt ECE-reglemente 7 får användas. Detta är otydligt angivet i föreskrifterna eftersom detta reglemente saknas under de separata kraven för parkeringslykta. Reglemente 7 finns bara med indirekt genom hänvisning till ECE-reglemente 48.
- Kraven inom belysningsområdet är otydliga när det gäller belysnings- och reflexanordningar som frivilligt får installeras på bilar enligt ECE-reglemente 48. Vår reglering kan behöva justeras så att det inte råder några oklarheter om att dessa anordningar även är tillåtna på nationellt godkända fordon.
- Det framgår i ett tillägg till förordning (EU) nr 661/2009⁹ om generell säkerhet vilka äldre direktiv det är som fortfarande ska anses likvärdiga (trots att de är upphävda genom 661/2009) men vi har infört stoppdatum för några av dessa direktiv i gällande föreskrifter, vilket är en felaktighet.
- Det finns övergångsregler i ECE-reglementena som anger hur länge en föregående ändringsserie (version) får användas. Vi har avseende några områden ett för tidigt stoppdatum för föregående ändringsserie. Detta gäller bland annat godkännande av ruta enligt ECE-reglemente 43 och ECE-reglemente 66 om hållfasthet av busskarosseri.

Ljusgenomsläpplighet på vindruta

Kraven för ljusgenomsläpplighet på vindruta har ändrats inom EU från 75 % till 70 % genom en nyare ändringsserie av ECE-reglemente 43, men kraven för eventuellt färgskikt eller plastfilm på vindruta har inte uppdaterats mot den nya nivån i gällande föreskrifter. Detta begränsar användningen av sådan utrustning på vindrutor med ljusgenomsläpplighet på under 75 % på ett omotiverat sätt.

2. Vad ska uppnås?

Akustiska varningssystem

Det som ska uppnås genom detta förslag till föreskrifter, är en nationell reglering för personbilar som ger motsvarande skyddsnivå vad gäller säkerhet enligt vad som följer av ramförordningen både när det gäller befintlighet och teknisk kravnivå. Vi behöver ha en grundnivå på hur dessa system ska fungera, låta och inte får låta som gör att fordonen med visshet

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem.

kan uppfattas tydligt i trafiken även fast de är väldigt tysta vid eldrift i lägre fart. Detta är viktigt framförallt för personer som har synnedsettningar. Varningsljudet får heller inte bli för högt så att trafikens ljudemissioner ökar mer än vad som är nödvändigt. Samma förutsättningar bör även gälla för bilar från tredje land då även dessa bör kunna uppfattas tydligt i trafiken.

Alternativa EU-krav

Myndighetens målsättning är att föreskrifterna bättre ska avspegla de kravalternativ som ska vara möjliga att använda i samband med nationella godkännanden. En tydlig reglering underlättar för de som ska godkänna fordonen.

Ljusgenomsläpplighet på vindruta

Kraven för eventuellt färgskikt eller film på vindruta bör vara ställda utifrån den ljusgenomsläpplighet som gäller för vindrutan och inte högre än så.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs

Akustiska varningssystem

Om föreskrifterna inte ändras så har Sverige inte en reglering som lever upp till EU-rättens krav på likvärdig säkerhet för nationella godkännandeformer eftersom Sverige helt saknar tekniska specifikationer för AVAS-systemen. Bilar från tredje land behöver fortsatt inte ha AVAS-system. System som finns på bilar kan ändras och låta på ett sätt som gör att de kan störa mer än nödvändigt för att fordonen ska kunna uppfattas tydligt för alla trafikanter.

Alternativa EU-krav

De flesta som söker ett enskilt godkännande får sannolikt ett sådant godkännande om de påvisar att fordonet uppfyller kravalternativ enligt bilaga II till ramförordningen med stöd av ett typgodkännande. Det finns dock en risk att den som söker ett godkännande i något fall får en mer utdragen godkännandeprocess än nödvändigt om det exempelvis skulle efterfrågas en dispens av besiktningsorganet i samband med godkännandet. Skyldigheten att acceptera de aktuella ECE-reglementena och ambulanskraven var inte lika tydlig i det tidigare ramdirektivet 2007/46/EG¹⁰ som upphävdes och ersattes av ramförordningen (EU) 2018/858 den 1 september 2020¹¹.

¹⁰ 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.

¹¹ 1 september 2020 är det datum då ramförordningen trädde i kraft.

Ljusgenomsläpplighet på vindruta

Fordonsägare har inte möjlighet att ha ett färgskikt eller film på en vindruta som är godkänd med en ljusgenomsläpplighet på under 75 % även fast rutan får godkännas som separat enhet med ljusgenomsläpplighet ner till 70 %.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Sverige är som tidigare nämnt skyldig att ha en kravnivå som ger en likvärdig säkerhet med kraven som ställs inom EU-lagstiftningen när det gäller fordon som godkänns mot nationella krav. Det är därför inte möjligt att föreslå ett alternativ som saknar någon form av specifikationer för AVAS-systemen utan att vara i strid med EU-rätten.

Vi måste naturligtvis informera om att ramförordningens kravalternativ alltid ska kunna användas och ha datasystem som stöder det, oavsett om kravalternativen återges i föreskrifterna. Vi ser dock inte hur vi ska komma åt den motstridiga och otydliga reglering som finns i föreskrifterna utan att ändra i dessa. Föreskrifterna behöver vara tydliga för användarna framförallt i samband med enskilt godkännande för att vi inte ska riskera att tillämpningen blir fel.

3.3 Regleringsalternativ

Akustiska varningssystem

Kommissionens förordning (EU) nr 540/2014¹² senast ändrad genom förordning (EU) nr 2019/839¹³ anger kraven för AVAS-system när det gäller bilar som tas i bruk med stöd av ett EU-helfordonstypgodkännande. Kraven på AVAS-system som finns i EU-lagstiftningen och detta förslag berör endast bilar som drivs med enbart el och elhybrider.

Alternativ 1 (vårt förslag): Kraven från förordning (EU) nr 540/2014 senast ändrad genom förordning (EU) nr 2019/839 ska vara den tekniska nivån på AVAS-systemen som ska tillämpas i Sverige vid nationellt godkännande av ett fordon inför registrering. Vi föreslår också att AVAS-system som är godkända enligt ECE-reglemente 138 i ändringsserie 01 ska få användas som ett alternativ till kraven i förordningen. Vi föreslår att kraven ska gälla från den 1 september 2023 och framåt. Detta är en justering av gällande kravdatum i föreskrifterna som bättre stämmer med när kraven ska gälla för alla nya bilar enligt senaste ändringsförordningen.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 vad gäller kraven på akustiska fordonsvarningssystem för EU-typgodkännande av fordon.

¹³ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/839 av den 7 mars 2019 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem.

Vi utökar omfattningen av AVAS-system till att gälla även för tredjelands fordon. Vi föreslår ett nationellt kravalternativ för dessa fordon genom att ange att dessa även kan ha varningssystem som uppfyller kraven i en amerikansk standard FMVSS 141. Fordon från USA ska enligt amerikanska regler vara utrustade med akustiska varningssystem från samma datum som gäller inom EU. Dessa system skiljer något från de som används inom EU men kraven bedöms vara likvärdiga.

Alternativ 2: Kraven från förordning (EU) nr 540/2014 senast ändrad genom förordning (EU) nr 2017/1576¹⁴ ska vara den tekniska nivån på AVAS-systemen som ska tillämpas i Sverige vid nationellt godkännande av ett fordon inför registrering. Vi föreslår också att AVAS-system som är godkända enligt ECE-reglemente 138 i ändringsserie 00 ska få användas som ett alternativ till kraven i förordningen. Vi behåller här kravdatum den 1 juli 2021. Dessa versioner av förordning och reglemente innebär att fordonsägaren kan välja när systemet ska användas. Vi tar även med krav för tredjelandsfordon i detta alternativ men väljer att ange att dessa fordon ska ha samma AVAS-system som gäller för övriga bilar inom EU.

Alternativ 3: Bilar som godkänns nationellt ska uppfylla de krav som anges i alternativ 1 enligt förordning 540/2014 och ECE-reglemente 138 i ändringsserie 01, men vi avstår att reglera för tredjelandsfordon.

Ett annat alternativ skulle också kunna vara att föreslå ett eget nationellt kravalternativ som komplettering till kraven från EU och FMVSS, men det bedöms inte som vare sig realistiskt eller sannolikt att ett sådant system skulle användas. Bilar tillverkas idag för globala marknader och nationella alternativ skapas bara då det finns ett särskilt behov av andra tekniska lösningar för svenska konsumenter. Vi har därför inte valt att gå vidare med ett sådant förslag.

Vi har valt att föreslå alternativ 1 som reglering för AVAS systemen.

FAKTARUTA: Förordning (EU) nr 540/2014 innebär följande:

Förordningen ställer krav på att akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) ska finnas i bilar som drivs med el eller är elhybrider. Kraven ska gälla för nya fordonstyper (helt nyutvecklad fordonsmodell) inom ett EU-typgodkännande från 1 juli 2019. Kraven ska gälla för alla bilar som tas i bruk som nya med stöd av ett EU-typgodkännande från den 1 juli 2021 och framåt vilket förklarar det kravdatum vi har i Sverige idag. Detta

¹⁴ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1576 av den 26 juni 2017 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 vad gäller kraven på akustiska fordonsvarningssystem för EU-typgodkännande av fordon.

kravdatum har dock inte med den slutserieperiod¹⁵ som finns angiven i ramförordningen på upp till 18 månader.

Kraven på systemen är mycket generella och utgörs av följande.

- AVAS-systemet ska avge ljud när bilen rör sig framåt eller bakåt i hastigheter upp till 20 km/tim. Ljudet får inte avges i högre hastigheter eller när förbränningsmotor är inkopplad (för elhybrider).
- Ljudet ska vara konstant men även variera med fordonets acceleration och på så sätt motsvara ljudet för en bil med förbränningsmotor. Ljudet får inte vara högre än det normala ljudet från en personbil med förbränningsmotor.
- De får finnas en på- och avstängningsknapp för ljudet.

Denna generella nivå är den vi har i dag i våra föreskrifter.

Det anges vidare i förordningen att tekniska krav på systemen (provningsskrav) är under framtagande inom EU.

Förordning (EU) nr 2017/1576 innebär följande:

Med denna ändringsförordning tillkommer de tekniska specifikationer som ska gälla för AVAS-system för bilar som EU-typgodkänns.

Det finns i förordningen hänvisning till ECE-reglemente 138 i sin grundversion (ändringsserie 00) som innebär att system godkända enligt ECE-reglementet ska accepteras. Provningskraven i förordningen följer av provningskrav i ECE-reglementet. ECE-reglemente 138 ändringsserie 00 är likvärdig med kraven i förordning 2017/1576.

Förordning (EU) nr 2019/839 innebär följande:

Här införs ett tillägg att det endast är fordonstillverkaren som ska kunna stänga av AVAS-systemen eftersom det inte ska vara upp till den som brukar fordonet att avgöra om bilen ska kunna uppfattas av andra trafikanter eller inte. Tidigare har även föraren kunnat avaktivera systemet. Ändringsserie 01 av ECE-reglemente 138 innehåller tekniska krav som motsvaras av kraven genom denna ändringsförordning. Övergångsreglerna i ECE-reglementet anger att medlemsstaterna ska acceptera grundversionen av reglementet fram till den sista augusti 2021.

Här tillkommer också nya datum för när denna version av förordningen ska tillämpas vilket innebär den 1 juli 2021 för nya typer av bilar och den

¹⁵ Bil i slutserie innebär att en redan tillverkad bil får säljas och registreras i upp till 18 månader efter att krav har ändrats och ska börja tillämpas.

1 september 2023 för att registrera alla nya bilar med stöd av EU-typgodkännandet.

Alternativa EU-krav

Vi är skyldiga enligt ramförordningen att kunna redovisa vilka krav ett fordon godkänns mot nationellt. För att underlätta för en sådan redovisning behöver vi även arbeta in möjliga kravalternativ i bilaga 1 till föreskrifterna, eftersom fordon godkänns genom automatiska beslut¹⁶. Det datasystem som ligger till grund för de automatiska besluten skapas utifrån de kravalternativ som anges i bilaga 1 till föreskrifterna. Vi föreslår därför tillägg av följande ECE-reglementen i ändringsserier som är förenliga med ramförordningen.

- Parkeringslykta enligt ECE-reglemente 7.
- Fotgängarskydd enligt ECE-reglemente 127.
- Lampor med lysdiodmoduler (LED) enligt ECE-reglemente 128.
- Filvarningssystem (LDWS) enligt ECE-reglemente 130.
- Nödbromssystem (AEBS) enligt ECE-reglemente 131.
- Kraven på återanvändning, materialåtervinning och återvinning enligt ECE-reglemente 133.
- Vätgassystem som uppfyller kraven i ECE-reglemente 134.

Harmoniserade krav för sjukhytten enligt tillägg 1, del III, bilaga II till ramförordningen läggs till för ambulans. Fordon för färdtjänst tillåts ha rullstolsplatser som är utformade för rullstolsanpassade fordon enligt tillägg 3, del III, bilaga II till ramförordningen.

Det förtydligas att de belysnings- och reflexanordningar som frivilligt får installeras på bilar enligt ECE-reglemente 48 också tillåts på nationellt godkända fordon.

Stoppdatum för ECE-reglemente 43 (rutor) och ECE-reglemente 66 (hållfasthet busskarosseri) justeras så att de stämmer med de tidpunkter när olika ändringsserier tidigast får krävas av medlemsstaterna.

Stoppdatum för följande direktiv justeras i föreskrifterna eftersom direktiven fortfarande ska vara möjliga att använda vid godkännande enligt förordningen (EU) nr 661/2009 om generell säkerhet.

- Direktiv 70/387/EEG, dörrlås och gångjärn.
- Direktiv 2003/97/EG, anordningar för indirekt sikt (backspeglar).

¹⁶ Besiktningsorgan redovisar digitalt vilka delkrav fordonet uppfyller i ett datasystem. Automatiska beslut fattas av Transportstyrelsen utifrån de delkrav som finns upptagna i datasystemet. Kravalternativ som är möjliga att använda för att få enskilt godkännande skapas utifrån de krav som framgår av föreskrifterna.

- Direktiv 71/320/EEG, för ersättningsbromsbelägg.
- Direktiv 92/22/EEG, för rutor som komponent.
- Direktiv 94/20/EG, kopplingsanordningar.
- Direktiv 74/61/EEG, fordonslarm.

Några andra alternativ till den reglering som finns i förslaget saknas för att lösa problemen med en otydlig reglering.

Ljusgenomsläpplighet på vindruta

Då en vindruta får godkännas med en ljusgenomsläpplighet på 70 % bör färgskikt och eventuell plastfilm som monteras på sådan ruta utgå ifrån samma värde istället för att en högre ljusgenomsläpplighet ska krävas. Vi föreslår därför att samma ljusgenomsläpplighet som gäller för vindruta enligt ECE-reglemente 43 (minst 70 %) också ska gälla när vindrutan förses med färgskikt eller film. Något annat alternativ till reglering bedöms inte finnas.

Standarder

Regleringsförslaget innehåller hänvisningar till standarder som både kostar pengar liksom är på engelska. Både Högsta förvaltningsdomstolen samt Högsta domstolen har fastslagit att straff inte kan utdömas utifrån legalitetsprincipen när en standard endast finns tillgänglig i läsbar form mot betalning.

Bedömningen är sammantaget att myndigheten kan hänvisa till de relevanta kostnadsbelagda standarderna och att detta är i enlighet med lag (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar samt ovannämnda domar. Detta utifrån att inte någon kommer att bli föremål för straffrättsliga åtgärder endast genom att inte ha följt hänvisade standarder. Dessutom har aktörerna som föreskrifterna riktar sig mot rimliga möjligheter att erhålla kännedom om standarderna och dess regelverk.

4. Vilka är berörda?

Besiktningsföretag berörs som regel alltid av alla förändringar i regelverket, då de kan behöva uppdatera instruktioner eller utbilda personal kring nya regler. Det är sju besiktningsföretag som verkar på den svenska marknaden.

Även Transportstyrelsen påverkas av regleringsförslagen fast bara i begränsad omfattning eftersom antalet dispenser kan minska något.

Akustiska varningssystem

De företag som berörs av föreskriftsförslaget är tillverkare och importörer av personbilar, bussar och lastbilar. Det finns två tillverkare av personbilar i Sverige som tillverkar eller kommer att tillverka bilar med någon form av eldrift, (Volvo och NEVS).

Det två svenska tillverkare av bussar och lastbilar som finns (Volvo och Scania) tillverkar idag huvudsakligen fordon med förbränningsmotorer men har nu börjat tillverka eldrivna fordon. Det finns 19 kända importörer av personbilar och lika många importörer av lastbilar och 11 kända importörer av bussar, vissa av dessa är ett och samma företag.

Det finns mellan 25–30 mindre företag som importerar bilar från tredje land.

De flesta av dessa fordon som tillverkas eller importeras är dock inte drivna av el men det förekommer naturligtvis och volymen fordon som drivs helt eller delvis med el förväntas att öka.

Alternativa EU-krav

De företag som berörs av föreskriftsförslaget är fordonstillverkare, tillverkare av ambulanser och importörer av bilar.

Ljusgenomsläpplighet på vindruta

Förslaget berör ett fåtal fordonsägare och det är ganska ovanligt att färgskikt eller film förses på vindrutan i efterhand.

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.

Besiktningföretag får ökade kostnader för att föra ut de nya reglerna till den personal som arbetar med besiktningar eller enskilt godkännande av fordonen. Kostnaderna för att uppdatera instruktioner eller utbilda personal för de delar av föreskriftsförslaget som ingår i denna del och del 2 av konsekvensutredningen, bedöms vara mindre än vid regelförändringar med helt nya och skärpta krav. Kostnaderna redovisas sammantaget för alla besiktningföretag i följande tabell och avser alla förändringar som ingår i denna konsekvensutredning.

Moment	Antal	Kostnad	Anmärkning
--------	-------	---------	------------

Utbildningsinsats, i detta ingår framtagande av kontrollinstruktioner för besiktningföretagen	1,5 tim. x 200 tekniker á 2 000kr/tim. ¹⁷	600 000 kr för hela branschen.	Kostnaden varierar stort mellan olika besiktningföretag beroende på hur många besiktningstekniker företaget har. Vissa företag har endast en handfull besiktningstekniker.
---	--	--------------------------------	--

Akustiska varningssystem

Biltillverkare tar fram fordon utifrån kraven på de marknader de är verksamma på och det finns inget företag som enbart producerar elbilar bara för den svenska marknaden. Det innebär att i stort sett alla företag som idag installerar AVAS-system, installerar system som är godkända för hela den europeiska eller amerikanska marknaden. Bilarna förväntas därför uppfylla kraven enligt de förordningar och FMVSS standarder som finns med i föreskriftsförslaget. Eftersom kraven på AVAS ligger inom kravområde ljudemissioner tillkommer heller inte ett nytt kravområde som ska styrkas. Företagen berörs därför endast marginellt av föreskriftsförslaget genom att de ska ha uppdaterat kraven till den senaste nivån.

Alternativa EU-krav

Ett fåtal företag som tillverkar fordon eller registrerar importfordon som tas i bruk med stöd av nationellt enskilt godkännande kan få något lägre administrativa kostnader eftersom föreskrifterna blir tydligare. Regleringsförslaget utgör en regelförenkling.

Ljusgenomsläpplighet på vindruta

Förslaget påverkar företag i mycket begränsad omfattning eftersom de plastfilmer med mindre ljusgenomsläpplighet som säljs för eftermontering till privatpersoner är mycket få i antal.

5.2 Medborgare

Då regleringen medför att AVAS-systemen på bilar som tagits i bruk ska låta och fungera lika innebär det att oskyddade trafikanter enklare kan uppfatta när en eldriven bil närmar sig oavsett hur bilen godkänts. Eldrivna bilar går så pass tyst idag när de framförs i låga hastigheter att medborgare

¹⁷ Det uppskattas att ca 200 av besiktningsteknikerna i branschen arbetar med dessa godkännandeformer vilket inte ingår i ordinarie kontrollbesiktningens verksamhet. Kostnaden 2 000kr/tim är uppskattad av besiktningföretagens branschförbund.

inte hör dem med de risker detta kan innebära, vilket också påtalats av organisationer för medborgare med nedsatt synförmåga.

Resterande regleringsförslag medför inga konsekvenser för medborgare i allmänhet.

5.3 Staten, regioner och kommuner

Föreslagen reglering medför inga ökade kostnader för staten, regioner eller kommuner.

Transportstyrelsen får tillkommande kostnader för omprogrammering av datasystem som används för att godkänna fordon vid enskilt godkännande inom de ändrade kravområdena. Dessa kostnader bedöms som låga. Antalet dispensärenden förväntas också bli något färre med både föreskrifterna och den nya ramförordningen.

5.4 Externa effekter

De föreslagna kraven innebär att alla tystare eldrivna fordon går att höra på ett förutsägbart sätt. Några andra externa effekter av betydelse bedöms inte finnas.

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

Akustiska varningssystem

Alla alternativ ger en nationell kravnivå som kan anses vara likvärdig med EU-rätten när det gäller systemets ljudnivå och typ av ljud.

Med alternativ 1 begränsas dock den avstängningsfunktion som fanns i de tidigaste systemen och gör användande av systemet mindre godtyckligt och mer förutsägbart för oskyddade trafikanter i vägtrafiksystemet. Alternativ 1 innebär dock att vi behöver senarelägga ikraftträdandet med ett par år, vilket inte hade behövts med alternativ 2. Det skulle förstås kunna vara möjligt att under ett par år kräva AVAS-system och behålla dagens datum i föreskrifterna men värdet är begränsat eftersom systemen inte behöver vara på. Eftersom vi i alternativ 1 anger att fordon från tredjeland ska uppfylla krav enligt tillämplig FMVSS 141 kommer det krav på dessa fordon som överensstämmer med det som är normalt för denna typ av fordon om de ska saluföras i USA eller Kanada.

Om vi väljer alternativ 3 blir det inga krav för fordon från tredjeland vilket kan innebära att oskyddade trafikanter får svårare att upptäcka denna grupp bilar. Vi har i Sverige en grupp företag som importerar bilar från främst USA och med alternativ 1 tillkommer krav som även kan fungera för denna företagsgrupp, även om kraven inte är helt lika med kraven från EU.

Systemet som är godkänt mot FMVSS standarder låter lite högre än de som godkänns inom EU och kan vara inkopplade i hastigheter upp till 30 km/tim. Om vi enligt alternativ 2 skulle föreslå att denna grupp fordon skulle ha identiska AVAS-system så innebär det i praktiken att vi begränsar importen av eldrivna bilar från USA och Kanada. Dessa företag kan eventuellt bygga in europeiska system men sådan förändringar bedöms vara komplicerade och kostsamma.

Med hänsyn till ovanstående har vi valt att föreslå alternativ 1.

Alternativa EU-krav

Det framgår under punkt 3.3 att vi inte ser några realistiska alternativ till den reglering som förslaget innehåller. De ECE-reglementen som ingår i förslaget utgör alternativ reglering som vi som medlemsstat är skyldig att acceptera även för nationella godkännanden. Det är också lämpligt att den sjukhytt som finns i en EU-typgodkänd ambulans även får användas i färdtjänstfordon. Konsekvenserna med den reglering vi föreslår blir tydligare regler som ligger i nivå med EU-kraven.

Ljusgenomsläpplighet på vindruta

Det framgår under punkt 3.3 att vi inte ser något annat realistiskt alternativ till den reglering som förslaget innehåller. Föreskriftsförslaget medför försumbara konsekvenser för samhället både när det gäller trafiksäkerhet och miljö och utgör sådan regelförenkling som myndigheten strävar efter att uppnå.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) samt 3 och 12 §§ avgasreningsförordningen (2011:345). Dessa bemyndiganden används för hela föreskriftsförslaget, det vill säga även de delar som beskrivs närmare i del 2.

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

Föreskriftsförslagen är anpassade till de kravnivåer som Sverige enligt artikel 42 och 45 i förordning (EU) 2018/858 (ramförordningen) är skyldigt att ha för nationella godkännanden av nya fordon. Fordonen ska antingen uppfylla de krav som framgår av ramförordningen eller att medlemsstaten har alternativa krav förutsatt att dessa är relevanta när det gäller fordonens trafiksäkerhet och miljöegenskaper.

De krav som vi beskrivit i denna del av konsekvensutredningen (krav enligt ECE-reglementen) är direkt hämtade ur kravlistorna i ramförordningen med

dess tilläggförfordningar. Vi har även gjort det möjligt att uppfylla amerikansk (eller kanadensisk) standard när det gäller AVAS-system då dessa krav bedömts vara relevanta för fordonen och ger en likvärdig säkerhetsnivå.

Förslaget innehåller också krav för fordon som tagits i bruk. Det finns dock idag inga krav inom EU som är ställda mot fordon när dessa tagits i bruk mer än att den nivån som uppnås genom EU:s tekniska regelverk ska accepteras av medlemsstaterna. Förslaget innehåller därför inga krav som är högre ställda än vad som gällde när fordonen togs i bruk genom ett EU-helfordonstypgodkännande.

Föreskriftsförslagen i denna del av konsekvensutredningen (Del 1) går inte inom något område utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering och bedöms därför vara förenliga med EU-rätten. Den strider inte heller mot andra internationella regler.

Delar av reglerna utgör tekniska krav med alternativ till harmoniserad EU-reglering varför föreskriftsförslaget kommer att anmälas till EU-kommissionen.

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

Tidpunkt för ikraftträdande av de förslag till regler som tas upp i denna del av konsekvensutredningen föreslås vara sex månader efter att föreskrifterna har beslutats så att besiktningsföretagen får en rimlig tid för att ändra sina rutiner.

Besiktningsorganen och Bil Sweden har fått information om att vi har ett pågående föreskriftsarbete. Behovet av informationsinsatser angående AVAS kommer att följas upp med avdelning Kommunikation eftersom de får återkommande frågor om detta då elbilar blir allt vanligare på vägarna. Även Synskadades riksförbund har visat intresse för regleringen kring AVAS. I övrigt kan vi inte se att denna reglering kräver några särskilda informationsinsatser.

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?

Förslaget har en viss påverkan på funktionsmålet när det gäller tillgänglighet om vi ser till tekniska krav på AVAS-system. Det innebär sammantaget att bilarna fortsatt kan uppfattas av alla oskyddade trafikanter på ett sätt som motsvarar bilar med förbränningsmotorer och därför inte begränsar tillgängligheten för personer med nedsatt synförmåga.

I övrigt så har föreslagen reglering har så pass begränsad inverkan på samhället att den inte bedöms påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en viss påverkan på hänsynsmålet. Vi får fastställd nivå på hur AVAS-system ska låta vilket gör att transportsystemet blir mer förutsägbart om majoriteten av bilar som drivs med el har samma sorts eller liknande varningssystem. Systemen kan innebära att vissa olyckor med oskyddade trafikanter förhindras.

Övriga föreskriftsförslaget utgör i huvudsak regelförenklingar som minskar behovet av ett mindre antal regelmässigt beviljade undantag och bedöms därför inte påverka 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	Minskade administrativa kostnader kring dispens-hantering.		Kostnad för besiktningsföretagen att föra ut föreslagna regler inom sin organisation. 600 000 kr ¹⁸ .	
Medborgare	Bilar som drivs helt eller delvis med el blir tydligare att uppfatta i trafikmiljön.			
Staten m.fl.		Vissa programmeringskostnader tillkommer för Transportstyrelsen genom ett ändrat kravområde.		
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

De ändringar av krav som finns med i av föreskriftsförslaget och som ingår i denna del (Del 1) av konsekvensutredningen samråds endast genom remissförfarandet.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen (både del 1 och 2) eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Ingela Sundin
Sakhandläggare, sektion Fordonsregler

Ingela.Sundin@transportstyrelsen.se

Josefine Montelius
Gruppledare, sektion Fordonsregler

Josefine.Montelius@transportstyrelsen.se

¹⁸ Dessa kostnader avser alla ändringar i föreskriftsförslaget och beskrivs närmare under punkt 5.1.

Del 2: Krav för att minska behovet av enskilda dispenser samt rättelser

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Lastbilar av kategori N₂ från tredje land

Idag godkänns lastbilar av kategori N₁¹⁹ mot krav i TSFS 2016:22 som till stora delar bygger på amerikanska eller japanska regler och som utgår från ramdirektivets bilaga IV.

Det förekommer även import av lastbilar av kategori N₂²⁰ som har totalvikter upp till strax över 5 000 kg. Det finns provningsunderlag för vissa av dessa lastbilar som visar att de uppfyller kraven i gällande föreskrifter även fast de är tillverkade utanför EU. Det finns dock en större grupp lastbilar som inte kan uppfylla kraven i föreskrifterna utan att de byggs om till stora kostnader. När det gäller vissa säkerhetsdetaljer blir konstruktionerna inte nödvändigtvis bättre utan kan till och med försämrats eftersom bilar idag oftast har säkerhetssystem som utgör en kombination av funktioner som rör krocksäkerhet, säkerhetsbälten, karosseri, infästning av ruta med mera som fungerar bra på den marknad lastbilarna kommer ifrån.

Dessa lastbilar godkänns idag regelmässigt med stöd av enskilda dispenser när det gäller ett tiotal kravområden. Av dispensererna framgår att lastbilarna får godkännas enligt sådana krav som används för lastbilar av kategori N₁ enligt bilaga IV i ramdirektivet. Det går att tillämpa samma krav för de båda lastlastbilskategorierna utan att ge avkall på säkerheten inom de områden där dispens medges. Import av dessa fordon är inte möjligt idag utan enskilda dispenser eller att fordonen godkänns i annat EU-land innan de tas in i Sverige.

Däck

Det importeras årligen ett par tusen bilar från USA och Kanada som har fullt funktionsdugliga däck monterade när de kommer till Sverige, men där däcken måste kasseras då de inte är E-märkta²¹ utan bara DOT-märkta²². Däck som är E-märkta omfattas även av krav på ljudemissioner till skillnad mot de som är DOT-märkta. Det kan innebära att amerikanska däck kan vara något bullrigare men inte i en omfattning som motiverar att däcken inte får användas tills de är utslitna.

¹⁹ Avser lätt lastbil med totalvikt upp till maximalt 3 500 kg.

²⁰ Lastbil med totalvikt över 3 500 kg inter mer än 12 000 kg.

²¹ Däck som är godkända enligt tillämpliga ECE-reglementen.

²² Däck som är godkända enligt krav som utgår fram amerikansk standard som är utfärdad av Department Of Transportation i USA.

Bårinfästning Försvarets fordon

Reglerna för bårinfästning utgår från bår som används i ambulans. Försvaret använder andra typer av bårar och har andra metoder för att prova infästning av detta vilket gör att de behöver söka om undantag från gällande regler.

Övrigt

Det finns även en begränsad mängd rättningar och förtydliganden som behövs genomföras i föreskrifterna, som att även röd kontrollampa får användas för att visa att arbetsbelysningen är påslagen (idag tillåts bara orange), men dessa är av så pass begränsad art att de inte kommenteras vidare i denna konsekvensutredning.

2. Vad ska uppnås?**Lastbilar av kategori N₂ från tredje land**

Vi har en ambition att minska antalet dispenser där det är möjligt utan att ge avkall på säkerheten. Kravalternativ som är möjliga att tillämpa för lastbilar av kategori N₂ som tillverkas i större serier av tredje land kan då behöva läggas till.

Däck

Då fullt funktionsdugliga däck redan finns på bilar som importeras från USA eller Kanada, är det både av ekonomiska skäl och miljöskäl lämpligt att dessa däck får användas tills de är förbrukade.

Bårinfästning Försvarets fordon

Försvarets fordon behöver en större flexibilitet när det gäller infästning av bårar då de har helt andra typer av bårar än de som används i ambulanser och vi behöver därför ha regler som ger denna flexibilitet utan att de ska söka om särskilda undantag för detta.

3. Vilka är lösningsalternativen?**3.1 Effekter om ingenting görs****Lastbilar av kategori N₂ från tredje land**

Behovet av undantag kommer fortsatt att behöva lösas med enskilda dispenser.

Däck

Fullt funktionsdugliga däck finns på bilar som importeras från USA eller Kanada får kasseras och fordonsägaren eller importören måste köpa nya E-märkta däck.

Bårinfästning Försvarets fordon

Försvaret måste söka om undantag från kraven på bårinfästning för att kunna använda den typ av bårar de har inom sin verksamhet.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi ser inte att det finns någon lösning av problemen som identifierats utan en förändring av föreskrifterna. Det går inte att informera att föreskrifterna ska tillämpas på ett sätt som går emot det som är föreskrivet. Det är för övrigt domstolar och externa organisationer som ska läsa, tillämpa och förstå de regler som finns och därför så måste kraven vara tydliga både när det gäller krav och undantag från krav för en rättssäker tillämpning av regelverket.

De ändringar som föreslås rör alternativa krav eller undantag från gällande krav och det som föreslås är av så pass begränsad art att det inte är aktuellt att ta upp ett borttagande av kraven som helhet inom detta föreskriftsarbete.

3.3 Regleringsalternativ

Lastbilar av kategori N₂ från tredje land

Vi avser tydliggöra de krav som ska vara möjliga att tillämpa vid godkännande av lastbilar av kategori N₂ som tillverkas i större serier i eller för tredje land utan att ge avkall på trafiksäkerheten.

Alternativ 1 (vårt förslag) Reglerna ändras för lastbilar av kategori N₂ från tredje land, med en totalvikt upp till 7 500 kg, och att dessa får tillämpa de krav som gäller för lastbilar av kategori N₁ från tredje land. Vi har inte valt att ta in undantagen för alla lastbilar av kategori N₂ då dessa kan ha totalvikter upp till 12 000 kg eftersom de tyngsta skiljer så pass mycket från lastbilar att det är svårt att avgöra om kraven för lätta lastbilar (N₁) är tillämpliga även för dessa. De enskilda dispenser som meddelats idag har endast rört lastbilar med totalvikter upp till 6 000 kg. Det finns dock en gräns inom EU på lastbilar med totalvikt över 7 500 kg som bland annat innebär att annan belysning och backspeglar behöver monteras. Vi har därför tagit med denna begränsning av totalvikt i förslaget.

Vi har valt att lägga in undantag inom följande områden (punkter²³);

- 1 Tankar med flytande bränsle (punkt 3A)
- 2 Styrutrustning (punkt 5)
- 3 Ljudsignal (punkt 7)
- 4 Anordningar för indirekt sikt (punkt 8)
- 5 Radiostörning/elektromagnetisk kompatibilitet (punkt 10)
- 6 Sätens hållfasthet (punkt 15A)
- 7 Föreskrivna skyltar (punkt 18)
- 8 Förankring av bilbälten (punkt 19) och Bilbälten (punkt 31)
- 9 Belysning- och reflexanordningar (punkt 20, 21, 22A, 22B, 22C, 23, 24, 25A, 25B, 26, 28, 29, 30)

²³ Avser den punkt där reglerna finns angivna i bilaga 1 till föreskrifterna TSFS 2016:22.

- 10 Bogseringsanordning (punkt 27)
- 11 Placering, märkning av manöverorgan och visare (punkt 33)
- 12 Värmesystem (punkt 36)
- 13 Säkerhetsglas/rutor (punkt 45)
- 14 Däck (punkt 46)
- 15 Kopplingsanordning (punkt 50A)

Alternativ 2: Reglerna ändras för lastbilar av kategori N₂ från tredje land med totalvikt upp till 7 500 kg och att dessa får tillämpa alla de krav som gäller för lastbilar av kategori N₁ från tredje land.

En sådan reglering innebär dock inte att alla kravområden för N₂ får alternativa krav eftersom vissa områden bara innehåller krav för N₂ eftersom det saknas alternativ reglering i ramdirektivets bilaga IV.

Alternativa krav för lastbilar från tredje land skulle då tillkomma för områdena (punkterna):

- 16 Ljudnivå (punkt 1)
- 17 Avgaser lätta fordon (punkt 2)
- 18 Bakre underkörningsskydd (punkt 3B)
- 19 Utrymme för bakre registreringsskylt (punkt 4)
- 20 Krav för bromsar (punkt 9A)
- 21 Föroreningar från dieselmotorer (punkt 11)
- 22 Hastighetsmätare (punkt 17B)
- 23 Motoreffekt (punkt 40)
- 24 Avgaser tunga fordon (punkt 41)
- 25 Vikt och dimension (punkt 48)
- 26 Utskjutande delar för förarhytt

Alternativ 3: Reglerna ändras för lastbilar av kategori N₂ från tredje land med totalvikt upp till 7 500 kg och att dessa får tillämpa de krav som föreslås i alternativ 1 men vi skapar alternativa krav för övriga områden som särskilt anpassats för lastbilar från tredje land av kategori N₂.

Däck

Vi föreslår att fordon som importerats med DOT-märkta däck även ska kunna registreras i Sverige med sådana däck. Det är dock inte meningen att fordonen fortsatt ska ha denna typ av däck när dessa är utslitna. Det kan förstås vara svårt att veta att däck inte fortsatt blir ersatta med DOT-märkta däck, men eftersom det finns krav på att alla däck som säljs inom EU ska vara E-märkta så bedöms inte detta vara något problem. Anledningen till att däcken ska vara E-märkta inom EU är att däckens ljudnivå kan skilja i viss omfattning vid jämförelse mellan ett E-märkt däck och ett DOT-märkt däck och vi vill därför inte lägga in DOT-märkta däck som ett generellt undantag.

Något annat lämpligt alternativ till reglering inom detta område bedöms inte finnas.

Bårinfästning Försvarsmaktens fordon

Alternativ 1: Vi föreslår att Försvarsmaktens fordon får undantas från nuvarande krav på bårinfästning. Det läggs i stället till mer allmänna krav på att infästningar av bår ska ge tillfredsställande skydd för de som åker i fordonen.

Alternativ 2: Vi föreslår krav på bårinfästning utifrån den provning som försvaret använder idag.

Standarder

Regleringsförslaget innehåller hänvisningar till standarder som både kostar pengar liksom är på engelska. Både Högsta förvaltningsdomstolen samt Högsta domstolen har fastslagit att straff inte kan utdömas utifrån legalitetsprincipen när en standard endast finns tillgänglig i läsbar form mot betalning.

Bedömningen är sammantaget att myndigheten kan hänvisa till de relevanta kostnadsbelagda standarderna och att detta är i enlighet med lag (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar samt ovannämnda domar. Detta utifrån att inte någon kommer att bli föremål för straffrättsliga åtgärder endast genom att inte ha följt hänvisade standarder. Dessutom har aktörerna som föreskrifterna riktar sig mot rimliga möjligheter att erhålla kännedom om standarderna och dess regelverk.

4. Vilka är berörda?

Besiktningsföretag berörs som regel alltid av alla förändringar i regelverk, då de kan behöva uppdatera instruktioner eller utbilda personal kring nya regler. Det är sju besiktningsföretag som verkar på den svenska marknaden.

Även Transportstyrelsen påverkas av regleringsförslagen som innebär reglerade undantag, genom att antalet dispensärenden förväntas bli något färre.

Lastbilar av kategori N₂ från tredje land

Regleringsförslaget rör de företag som importerar bilar från Kanada och USA vilket är ungefär 25-30 mindre företag. Vissa av dessa företag hjälper privatpersoner med import men det förekommer även att privatpersoner importerar bilar själva även om detta inte är särskilt vanligt när det gäller lastbilar av kategori N₂.

Däck

Förslaget påverkar även företag som säljer E-märkta däck. Då det förekommer att däck idag köps via internet är företagen en blandning av svenska och europeiska företag. Det finns ungefär 600 däcksfirmor i Sverige

och uppskattningsvis 300 bensinstationer som även säljer däck (ca 10 % av det totala antalet bensinmackar). De flesta av dessa företag är mindre företag.

Däckförsäljning sker även via internet av tre större europeiska företag.

Bårinfästning Försvarsmaktens fordon

Försvarsmakten påverkas av förslaget.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningföretag får ökade kostnader för att föra ut de nya reglerna till den personal som arbetar med besiktningar eller enskilt godkännande av fordonen. Kostnaderna för att uppdatera instruktioner eller utbilda personal avseende de kravändringar som beskrivs i denna del (Del 2) av konsekvensutredningen, redovisas sammantaget för alla delar av föreskriftsförslaget. Se sidan 13.

Lastbilar av kategori N₂ från tredje land

Företag som importerar dessa lastbilar får lägre administrativa kostnader eftersom de inte behöver söka om tekniska undantag för de kravområden som ändras i regleringsförslaget. Det är dock ingen större volym av lastbilar av kategori N₂ som importeras årligen. Antalet dispenser är ungefär 100 per år.

Däck

Företag som importerar bilar från USA eller Kanada bedöms få lägre kostnader med förslaget om de inte behöver köpa nya E-märkta däck till bilarna i samband med importen. Det importeras ungefär 2 500 bilar årligen och Bilimportörernas riksförbund (BIRF) uppskattar att ungefär 10 000 däck årligen kasseras med nuvarande regler. Vissa av dessa däck är naturligtvis slita och behöver bytas ut ändå men en del är fullt funktionsdugliga. Kostnaden för ett däck beräknas till ungefär 800 kr/st då det normalt sätt är något större däck på de bilar som importeras från USA/Kanada. Om vi räknar ett värde på däcken till hälften av nypriset (eftersom skicket varierar på däcken) så kasseras däck till ett sammantaget värde av 4 miljoner kr.

Företag som säljer däck får direkt minskade intäkter med ungefär 8 miljoner kronor för utebliven försäljning av nya E-märkta däck som ska ersätta de DOT-märkta däcken. Om vi slår ut den minskade försäljningen på de företag som säljer däck så blir det ungefär minskade intäkter på ungefär 8 900 kr per år och företag. Vissa av de DOT-märkta däcken ska sannolikt bytas ut i alla fall inom en kort period även om vi tillåter att bilar får använda däcken tills de är utslitna. Det är kanske därför inte rimligt att anse att hela summan på 8 miljoner kronor ingår i de intäkter som förloras.

Bårinfästning Försvarsmaktens fordon

Försvarsmakten får minskade administrativa kostnader då de inte behöver söka om dispens för bårinfästningar som avviker från kraven. Det rör sig dock om mycket få ärenden.

5.2 Medborgare

Medborgare som privatimporterar en bil från USA och Kanada kan få något lägre kostnader då denne inte behöver byta ut de amerikanska däcken i samband med importen.

Övriga förslag till föreskriftändringar medför inga konsekvenser för medborgare i allmänhet. Kostnader för tekniska undantag faller dock i slutänden på fordonsägare genom registerhållningsavgiften. Åtgärder som minskar behovet av tekniska undantag utgör därmed en besparing för medborgare. I detta fall så är kostnadsminskningen så pass låg att det inte kan påverka storleken på registerhållningsavgiften.

5.3 Staten, regioner och kommuner

Föreslagen reglering medför inga ökade kostnader för staten, regioner eller kommuner.

5.4 Externa effekter

Den reglering som föreslås enligt denna del av konsekvensutredningen (Del 2) utgörs av regelförenklingar och ger en samhällsvinst även om den i ett samhällsperspektiv är mycket liten. Några andra externa effekter bedöms inte finnas.

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

Lastbilar av kategori N₂ från tredje land

En större del av kraven som finns i vår reglering är möjliga att uppfylla och där finns ingen anledning till särskilda undantag för de tyngre lastbilarna. Det finns också särskilda krav för tyngre lastbilar som är rimliga att behålla

eftersom motsvarande krav saknas för lätta lastbilar (av kategori N₁) från tredje land, exempel på detta är krav på fartbegränsande anordning.

Vi har valt att föreslå alternativ 1 eftersom det är den nivå som tekniskt har accepterats under en längre tid genom dispenser. Kraven har i samband med dispenserna utvärderats tekniskt och bedömts ge en säkerhetsnivå som är acceptabel för fordonen.

Samtliga förslag till reglering i alternativ 1–3 minskar behovet av enskilda dispenser även om alternativ 3 är det som påverkar mest. Alla kravområden som gäller för en lätt lastbil enligt alternativ 2 är inte tillämpliga för lastbilar med totalvikt upp till 7 500 kg. Vissa av de kravområden som anges i alternativ 2 har idag inte ingått i de dispensansökningar som meddelats då kraven inte inneburit några problem för de som importerar bilarna. Det finns även områden som inte är kompatibla som exempelvis avgasemissioner. Vi har därför valt bort en reglering enligt alternativ 2.

Att skapa nationella alternativ enligt alternativ 3 som kan läggas in där inte krav för N₁ fungerar, innebär att myndigheten måste starta en större utredning och jämföra kravnivå från USA, Kanada och Japan mot de krav vi har idag, som till stora delar bygger på krav från EU. Med tanke på den begränsade grupp fordon det rör sig om har vi inte haft möjlighet att genomföra sådan djupgående analys vid detta tillfälle. Vi har därför valt bort alternativ 3 men ser det inte som uteslutet att se över ytterligare delar i framtiden.

Behovet av enskilda dispenser bedöms utgå för de lastbilar av kategori N₂ som importeras idag, med de alternativa krav som föreslås genom alternativ 1 och målsättningen med regleringen är därmed uppfylld.

Däck

Det framgår under punkt 3.3 att vi inte ser några realistiska alternativ till den reglering som förslaget innehåller när det gäller krav för DOT-märkta däck. Föreskriftsförslaget medför i dessa delar försumbara konsekvenser för samhället både när det gäller trafiksäkerhet och miljö och utgör delar av den regelförenkling som myndigheten strävar efter att uppnå.

Bårfästning Försvarmaktens fordon

Alternativ 1 med mer allmänna krav på att bårerna ska sitta fast medför att försvaret får större möjlighet att anpassa bårar enligt verksamhetens behov. Infästningen av bårerna kommer dock att behöva kontrolleras av försvaret men det kan ske utifrån de behov som finns. Försvaret gör idag tester över hur deras bårer sitter fast i provningskrafter upp till 10g vilket anses som tillräckligt om vi jämför med krav enligt gällande ambulansstandard.

Det skulle förstås vara möjligt att ange den provningsstandard för bårinfästningen som försvaret använder idag när de provar infästning av bår (alternativ 2). Det innebär dock att vi begränsar den utformning som försvaret kan ha på sina bårar till att bara passa kraven i standarden. Det kan i framtiden uppkomma behov eller möjligheter av helt andra typer av bårar och vi vill inte föreslå en reglering som begränsar detta.

Vi har valt att föreslå alternativ 1 eftersom det ger en funktionell reglering. Försvaret provar också infästningarna trots att de undantagits från kraven genom dagens dispenser.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden som används i föreskriftsförslaget redovisas samlat i Del 1 av konsekvensutredningen, se sidan 16.

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

Föreskriftsförslagen är anpassade till de kravnivåer som Sverige enligt artikel 42 och 45 i förordning (EU) 2018/858 (ramförordningen) har skyldighet att ha för nationella godkännanden av nya fordon. Fordonen ska antingen uppfylla de krav som framgår av ramförordningen eller så får medlemsstaten ha alternativa krav förutsatt att dessa är relevanta när det gäller fordonens trafiksäkerhet och miljöegenskaper.

De krav som beskrivs i denna del av konsekvensutredningen (Del 2) utgör alternativa tekniska krav som bedömts vara relevanta för fordonen och medför att fordonen uppnår en likvärdig säkerhetsnivå även fast kraven bygger på amerikanska eller kanadensiska bestämmelser.

Föreskriftsförslagen i denna del av konsekvensutredningen (Del 2) går inte inom något område utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering och bedöms därför vara förenliga med EU-rätten. Den strider inte heller mot andra internationella regler.

Delar av reglerna utgör tekniska krav med alternativ till harmoniserad EU-reglering varför föreskriftsförslaget kommer att anmälas till EU-kommissionen.

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

Tidpunkt för ikraftträdande av de förslag till regler som tas i upp i denna del (Del 2) av konsekvensutredningen föreslås vara sex månader efter att föreskrifterna har beslutats så att besiktningsföretagen får en rimlig tid för att ändra sina rutiner.

Besiktningsorganen och Bil Sweden har informerats om att vi har ett pågående föreskriftsarbete. Utöver det ser vi inte att denna reglering kräver några särskilda informationsinsatser.

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?

Föreslagen reglering har så pass begränsad inverkan på samhället att den inte bedöms påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsförslaget utgör i huvudsak en regelförenkling med alternativa krav eller undantag som främst minskar behovet av dispenser och bedöms därför inte påverka 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

Effekter för besiktningsföretag presenteras sammantaget i Del 1 till denna konsekvensutredning och avser alla delar i föreskriftsförslagen.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Minskade administrativa kostnader kring dispens-hantering. Minskade utgifter för importföretag.	Minskade inkomster för företag som säljer däck	Minskade utgifter på ca. 4 milj. kr för företag som importerar bilar med DOT-märka däck. Minskade intäkter på motsvarande 8 milj. kr för företag som säljer E-märkta däck. Kostnader för besiktningsföretag återfinns i Del 1, se sidan 19 av denna utredning.	Kostnader för däckbyten faller i de flesta fall på den som avser att köpa det importerade fordonet.
Medborgare				
Staten m.fl.		Transport-styrelsen får vissa kostnader för ändring av datasystem när krav ändras.		
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

De ändringar av krav som ingår i denna del av konsekvensutredningen (Del 2) samråds endast genom remissförfarandet.