

Konsekvensutredning av krav på elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) för hastighetsregulatorer till A-traktorer

Transportstyrelsens förslag:

Att Vägverkets föreskrifter och allmänna råd (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor och bil ombyggd till motorredskap klass II ändras så att en A-traktors hastighetsregulator även kan godkännas mot Post- och telestyrelsens föreskrifter (PTSFS 2023:2) om radioutrustning med avseende på elektromagnetisk kompatibilitet.

A. Allmänt

Transportstyrelsen har tagit fram nya föreskrifter om hastighetsbegränsning av A-traktorer.¹ Dessa innehåller tekniska krav på elektroniska hastighetsregulatorer som bland annat ska uppfylla krav på elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). All elektronisk utrustning som kan alstra elektromagnetiska störningar eller som kan påverkas av sådana störningar omfattas av krav på EMC för att säkerställa dess funktion. Produkter som inte omfattas av annan unionslagstiftning, däribland hastighetsregulatorer till A-traktorer, faller in under den övergripande lagstiftningen som innebär att de ska vara CE-märkta. Genom fordonslagstiftningen är det idag otydligt hur de allmänna skyddskraven ska uppfyllas för dessa regulatorer, vilket har tydliggjorts i de nya föreskrifterna genom att de ska uppfylla krav på EMC i Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2016:3) om elektromagnetisk kompatibilitet. Dessa nya föreskrifter planeras träda i kraft den 1 oktober 2025.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsen har uppmärksammats på att Elsäkerhetsverkets föreskrifter inte gäller för hastighetsregulatorer med radioutrustning. Det innebär att kravet inte är tillämbart på regulatorer som är framtagna med funktioner så som Wi-Fi eller Bluetooth eftersom det då är att anse som radioutrustning. För regulatorer med radioutrustning är det Post- och telestyrelsens föreskrifter (PTSFS 2023:2) om radioutrustning som ska tillämpas. Avsikten med de nya föreskrifterna är att regulatorerna ska kunna ha möjlighet till uppkoppling för inställning av styrparametrar i samband

¹ Föreskriftsarbete om tekniska krav för A-traktorer (TSF 2023-22)

med installation, förutsatt att de sedan kan låsas på ett sådant sätt att ändring av parametrarna inte kan ske i efterhand.

Regulatorer med radioutrustning kommer dock inte kunna godkännas mot våra föreskrifter eftersom de inte kan uppfylla kraven i Elsäkerhetsverkets föreskrifter. Det i sin tur riskerar att påverka den förhållandevis begränsade marknaden negativt eftersom de tillverkare som har valt uppkoppling, genom exempelvis Wi-Fi eller Bluetooth, för inställning av hastighetsregulatorerna kopplat till de fordonsindivider de är monterade i utesluts.

2. Vad ska uppnås?

Målet är att tydliggöra vilka krav som gäller för hastighetsregulatorer med radioutrustning och möjliggöra att dessa kan godkännas enligt våra föreskrifter.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inget görs kan inte hastighetsregulatorer med radioutrustning godkännas, vilket riskerar att påverka den förhållandevis begränsade marknaden negativt.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Då det rör sig om en komplettering är vår bedömning är att det enbart finns ett alternativ till reglering, vilket innebär att vi även hänvisar till Post- och telestyrelsens föreskrifter i kravet för EMC. Därmed finns krav ställda både för hastighetsregulatorer utan respektive med radioutrustning.

4. Vilka är berörda?

De som berörs är framförallt tillverkare av hastighetsregulatorer med radioutrustning, men även de som ska bygga A-traktorer samt Post- och telestyrelsen.

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.

Transportstyrelsen bedömer att de företag som framförallt berörs är de som tillverkar hastighetsregulatorer med radioutrustning, eftersom godkännande av deras produkter möjliggörs med föreslagen reglering.

5.2 Enskilda

Genom den föreslagna regleringen kommer enskilda som ska bygga A-traktor, alternativt göra om hastighetsbegränsningen på sin A-traktor, få fler alternativ vid val av hastighetsregulator.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Eftersom kravet på EMC enligt Post- och telestyrelsens föreskrifter redan gäller för att sätta produkten på marknaden innebär föreskriftsförslaget ingen större skillnad i arbetsbelastning för myndigheten. Möjligtvis kan inflödet av frågor gällande kravuppfyllnad komma att öka något.

5.4 Miljö

Vi bedömer att miljön inte påverkas av förslaget.

5.5 Externa effekter

Vi bedömer att förslaget inte får några konsekvenser för samhället i stort.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Med föreslagen reglering möjliggörs användning av elektroniska hastighetsregulatorer med radioutrustning, vilket var syftet med det ursprungliga föreskriftsarbetet om hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer.

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

Föreskrifterna om krav på elektromagnetisk kompatibilitet för hastighetsregulatorer till A-traktorer meddelas med stöd av bemyndigandet i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

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

Föreskriftsförslagen bedöms inte gå utöver de skyldigheter som följer av EU-rättsliga regleringar varför de bedöms vara förenliga med EU-rätten. De strider inte heller mot andra internationella regler.

Reglerna utgör tekniska krav för A-traktorer. De föreslagna föreskrifterna bedöms därför omfattas av anmälningsskyldighet, enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga krav som innebär reglering av yrken varför någon anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer inte behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

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

Föreskrifterna behöver träda i kraft direkt efter föreskrifterna om hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer (TSF 2023-22) som planeras träda i kraft den 30 september.

Vår bedömning är att det finns behov av att uppmärksamma tillverkare på att det tillkommer en skrivning i föreskrifterna som innebär att även hastighetsregulatorer med radioutrustning ska kunna godkännas. För att åstadkomma det anses information om ändringen på sidan för A-traktorer på Transportstyrelsens webbplats vara tillräcklig. I det pressmeddelande som ska publiceras vid beslut av föreskrifterna om hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer ska även länk till sidan för A-traktorer finnas med för den som vill läsa mer om vad som gäller för fordonen.

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?

Ingen direkt påverkan på funktionsmålet annat än det som beskrivits i Konsekvensutredning av tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder och förtydligade krav på LGF-skylt för A-traktorer (TSF 2023-22).

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Ingen direkt påverkan på hänsynsmålet annat än det som beskrivits i Konsekvensutredning av tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder och förtydligade krav på LGF-skylt för A-traktorer (TSF 2023-22).

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Fler företag får möjlighet att tillverka och sälja hastighetsregulatorer			
Enskilda	Fler möjligheter vid val av hastighetsregulator			
Staten m.fl.		Post- och telestyrelsen kan få något ökat inflöde av frågor.		
Externa effekter				
Totalt				Konsekvenserna bedöms som övervägande positiva

E. Förslagets proportionalitet

Föreslagen reglering innebär enbart att fler typer av hastighetsregulatorer kan användas för hastighetsbegränsning av A-traktorer. Det finns därmed ingen proportionalitet att bedöma i det här fallet, utöver vad som beskrivs i Konsekvensutredning av tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder och förtydligade krav på LGF-skylt för A-traktorer (TSF 2023-22).

F. Uppföljning och utvärdering

I konsekvensutredningen av tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder och förtydligade krav på LGF-skylt för A-traktorer (TSF 2023-22) gjorde vi bedömningen att det inte är möjligt att följa upp effekterna av det föreskriftsarbetet då det utgör en del av flera regeländringar som har gjorts för att få bukt med problemet med A-traktorer. Därmed ser vi inte att vi kan göra någon annan bedömning i det här föreskriftsarbetet.

G. Samråd

Det finns ingen samrådsskyldighet kopplat till A-traktorer. Under utredningen har vi dock haft kontakt med Elsäkerhetsverket och Post- och telestyrelsen.

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

Josefine Montelius, gruppleddare
010-495 51 66
josefine.montelius@transportstyrelsen.se

Niklas Aspholme, sakhandläggare
010-495 67 12
niklas.aspholme@transportstyrelsen.se

Remiss