

## Konsekvensutredning 1 föreskrifter om fotgängarskydd och frontskydd på bil

### Transportstyrelsens förslag:

Att i nationell reglering arbeta in kraven från förordning (EG) nr. 78/2009<sup>1</sup> som omfattar fotgängarskydd (inklusive frontskydd) för personbilar och lätta lastbilar, så att detta får större genomslag när fordon godkänns genom nationella godkännandeformer.

Nationella godkännandeformer är nationellt typgodkännande, nationellt enskilt godkännande och registreringsbesiktning. Kraven i regleringsförslaget gäller även för i bruktagna fordon.

Det föreslås att kraven i förordningen ersätter det som nationellt gäller idag när det gäller fotgängarskydd, vilket utgörs av krav enligt direktiv 2003/102/EG för fotgängarskydd. De nya kraven införs med en lämplig övergångstid och förordningen blir därmed den framtida kravnivån för fordon som tas i bruk genom nationella godkännandeformer när det gäller just fotgängarskyddet.

Det föreslås även att kraven i förordningen läggs in som ett alternativ till idag gällande nationell reglering vad gäller frontskydd. Nuvarande krav utgår från direktiv 2005/66/EG om krav på frontskydd. Detta innebär att frontskydd som typgodkänts genom direktiv 2005/66/EG fortsatt får användas likväl som frontskydd som typgodkänts genom förordningen.

Det föreslås även allmänna råd vad gäller frontskyddet, för att kunna använda lämpliga enklare fästen för extraljus och fästen för vissa larmanordningar för utryckningsfordon, utan att sådana fästen ska betraktas som frontskydd och omfattas på krav på typgodkännande.

Föreskriftsförslaget är i form av nya föreskrifter.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG.

<sup>2</sup> Att förslaget har form av nya föreskrifter förklaras mer i Konsekvensutredning 2 rättning och justering av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som tas i bruk den 1 juni 2016 eller senare.

## A. Allmänt

### Fotgängarskydd – vad är det?

Fordonets främre utformning är en viktig faktor för att minimera fotgängarens skador vid en kollision. Huvudskador kan minimeras genom krav på deformationszoner på huven, d.v.s. det ska finnas ett fritt utrymme som gör att huven kan ge med sig vid en sammanstötning. Likaså kan bensador begränsas med hjälp av stötfångare som deformeras vid en kollision med gående. Rätt höjd på stötfångaren är viktig då det påverkar stötfångarens förmåga att fördela kraften över en större yta på benet.



Figur 1: Komponenttester (ben/huvud för barn respektive vuxen) av fordonets fotgängarskydd. Källa: Euro NCap

De föreskrifter som denna konsekvensutredning tar upp rör de nationella godkännandeformerna

- nationellt typgodkännande av fordon i små serier (som används för att ta i bruk nya fordon godkända i grupp),
- enskilt godkännande (som används för att ta i bruk nya fordon godkända en och en), samt
- registreringsbesiktning av i bruktagna fordon (som används när man vill registrera ett importerat i bruktaget fordon eller godkänna ett ändrat i bruktaget fordon).

Kraven i regleringsförslaget gäller alltså för både nya och i bruktagna fordon, då föreskrifterna som vi föreslår ska ändras, omfattar fordon som tagits eller tas i bruk från den 1 juli 2010 och framåt.

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Den oskyddade trafikanten står i fokus för trafiksäkerhetsarbetet såväl internationellt som nationellt. En hel del arbete är gjort men situationen för

dessa trafikanter bör förbättras ytterligare, främst vad gäller tätbebyggda områden där fotgängare och cyklister delar trafikmiljön med övrig trafik.

Förordningen (EG) nr. 78/2009<sup>3</sup> som fortsatt i denna konsekvensutredning anges som fotgängarskyddsförordningen är ett exempel på att trafiksäkerhetsarbetet fortsätter och att åtgärderna anpassas till att fordon och transportmönster förändras. Vi får bl.a. allt fler tyngre bilar inne i våra stadskärnor. Fotgängarskyddsförordningen som gäller fullt ut för fordon som godkänns genom EU-helfordonstypgodkännande har även kompletterats med en tillämpningsförordning (EG) nr. 631/2009<sup>4</sup> som anger hur fordonen ska provas mot kraven i fotgängarskyddsförordningen.

De skärpningar som kom genom fotgängarskyddsförordningen innebar att fler fordon omfattades genom att kraven gäller för personbilar med en totalvikt upp till och med 3 500 kilo samt lätta lastbilar som bygger på personbil med en totalvikt upp till och med 3 500 kilo, mot de 2 500 kg som tidigare gällde genom direktivet. Det innebar i realiteten att fler bilar också omfattades av krav på system för automatisk bromsassistans (EBA). Samtidigt skärptes även provningskraven något vad gäller bilens fotgängarskydd, det vill säga hur skyddet ska kunna ”ta emot” en oskyddad trafikant vid en eventuell kollision genom de krav som kom genom tillämpningsförordningen<sup>5</sup>.

Fotgängarskyddsförordningen ökade även skyddet för den oskyddade trafikanten genom att kombinera åtgärder för aktiv och passiv säkerhet. Tekniska krav på frontskydd (viltfångare) som monteras i fordonets front hade därför arbetats in i samma förordning.

Sverige är enligt artiklarna 23 och 24 i direktiv 2007/46/EG, skyldig att ha en kravnivå för nya fordon som minst ger motsvarande skyddsnivå vad gäller trafiksäkerhet och miljö mot vad som följer av EU förordningen även om vissa nationella avsteg eller alternativ kan medges förutsatt att säkerheten blir likvärdig. Det är därför nödvändigt att anpassa den nationella regleringen till fotgängarskyddsförordningens krav och av olika anledningar har detta arbete försenats men nu åter kommit igång.

---

<sup>3</sup> Se fotnot 1.

<sup>4</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 631/2009 av den 22 juli 2009 om tillämpning av bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG.

<sup>5</sup> Se fotnot 4.

Det har i andra föreskrifter<sup>6</sup> från Transportstyrelsen även funnits allmänna råd för de bilar som tagits i bruk **före** den 1 juli 2010 om vad som utgör frontskydd och vad som bör betraktas som fäste för extraljus. Dessa allmänna råd har inte arbetas in för fordon som tagits i bruk **den 1 juli 2010 eller senare** vilket har konstaterats vara en brist när det gäller vissa typer av fästen för extraljus.

Detta har framförallt uppmärksammats av de som har utryckningsfordon som har behov av någon enklare form av monteringsmöjlighet för de extraljus då dessa fästen vanligtvis inte är upptagna inom EU-regelverket. Sverige har också tidigare valt att tillåta mer belysning än det som följer av EU-lagstiftningen och då är det rimligt att även viss utrustning får finnas som medger att denna belysning kan monteras inom gällande reglering.

## 2. Vad ska uppnås?

Det som ska uppnås är en nationell reglering vad gäller fotgängarskydd/frontskydd som ger motsvarande skyddsnivå vad gäller säkerhet enligt vad som följer av EU förordningen. Som framgår av avsnitt 1 så finns det i EU-rätten krav på likvärdig skyddsnivå för nationella godkännandeformer i relation till de krav som finns inom EU-rätten.

Fordon som undantas från krav på fotgängarskydd i EU-förordningen ska på samma sätt även undantas i det nationella regelverket. Detta berör framförallt fordon med en trubbigare front och vissa fordon avsedda för särskilda ändamål som exempelvis bepansrat fordon eller tyngre campingfordon.

Nu gällande föreskrifter har krav avseende fotgängarskydd som gäller vid nationellt typgodkännande av fordon, oavsett storlek på tillverkningsserie. EU-lagstiftningen har ändrats för några år sen och medlemsstaterna får inte ha nationella godkännanden för fordon som tillverkas i hur stor serie som helst, oavsett om alla fordon bara säljs på den svenska marknaden. Det finns numera en antalsbegränsning för denna godkännandeform i EU-rätten. När det gäller EU-typgodkännande av fordon i små serier (med en generösare antalsbegränsning än nationella typgodkännanden i små serier) så ställs inga krav gällande fotgängarskydd. Kravet bör rimligtvis inte heller ställas när det gäller nationella typgodkännanden av fordon i små serier.

Det bör också vara tillåtet att ha lämpliga infästningsanordningar för extraljus och eventuella larmanordningar utan att dessa enklare fästen ses

---

<sup>6</sup> Avser Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

som frontskydd och i så fall skulle omfattas av krav på typgodkännande som frontskydd.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Om ingen reglering sker så har vi inte en reglering som lever upp till EU-rättens krav på likvärdig säkerhet för nationella godkännandeformer. Gällande föreskrifter omfattar bara fordon med totalvikt upp till 2 500 kg. Fotgängarskyddsförordningen har krav för tyngre fordon (personbil med totalvikt upp till 3 500 kg och lastbils som byggs om från sådan personbil).

Samtidigt så har vi fortsatt ett problem med att enklare typ av fästen som finns för extraljus inte får användas eftersom de inte visats uppfylla kraven vad gäller frontskydd även om de uppenbart inte är avsedda som frontskydd.

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

Sverige har en skyldighet att ställa krav på fotgängarskydd/frontskydd som ger en likvärdig säkerhetsnivå om man jämför med fotgängarskyddsförordningen och då ses det inte som möjligt att föreslå ett alternativ som inte innebär någon reglering utan att vara i strid med EU-rätten.

#### **3.3. Regleringsalternativ**

##### *Fotgängarskydd*

Ett alternativ till att använda EU-regleringens fotgängarskyddsförordning är att utforma egna nationella krav som säkerställer en jämförbar kravnivå för säkerhet. Något sådant behov anses inte föreligga då det bedöms som orimligt att ta fram krav inom ett så pass komplicerat område och med en mycket begränsad omfattning. De bilar som berörs av förslaget<sup>7</sup> uppfyller i de flesta fall redan kraven från fotgängarskyddsförordningen då fordonstillverkare vill ha tillgång till hela EU-marknaden även när det gäller nya bilar som anpassas för nationella marknader. Någon nationell nytillverkning av personbilar eller lastbilar med helt egen utformning förekommer inte vad Transportstyrelsen känner till. Föreskrifterna gällande fotgängarskydd berör största del för redan tillverkade och EU-helfordonstypfordon som byggs om och i begränsad omfattning anpassas till önskemål från den svenska marknaden. Föreskrifterna används också för fordon som importeras från tredje land<sup>8</sup> men för dessa fordon finns redan en

---

<sup>7</sup> Avser bilar som godkänns genom nationella godkännandeformer eller bilar som redan är i bruktagna genom nationella godkännanden eller EU-helfordonstypgodkännanden.

<sup>8</sup> Avser fordon som tillverkats för att primärt säljas utanför EU. Det är vanligtvis fordon som är tillverkade för den nordamerikanska marknaden som är aktuella att importera.

alternativ reglering som riktats mot krav som fordonen byggdes mot. Det finns därför inga skäl som talar för att nyutveckla och utforma nationella krav för fotgängarskydd och detta alternativ behandlas därför inte vidare i konsekvensutredningen.

Det finns lite olika möjligheter till reglering när det gäller detta kravområde.

#### Krav enligt ny förordning eller tidigare direktiv

##### *Alternativ 1:*

Vi kan välja att från ett visst datum stänga möjligheten att använda krav enligt direktiv 2003/102/EG som idag gäller för nationella godkännandeformer och helt gå över till fotgängarskyddsförordningens krav både när det gäller kravbild och vilka fordon som omfattas. Det innebär att kraven omfattas för fordon med totalvikt upp till 3 500 kg jämfört med dagens 2 500 kg. Till detta anges lämpligtvis även provningsföresättningar som följer av tillämpningsförordningen<sup>9</sup> då dessa ses som en förutsättning för att påvisa kravuppfyllelse.

Samtidigt tas de undantag med som finns angivna i fotgängarskyddsförordningens in så att vi inte har handelshinder eller strängare krav än vad förordningen anger. Detta rör framförallt fordon för särskilda ändamål med totalvikt över 2 500 kg, bepansrat fordon och fordon med en trubbigare front som inte möjliggör uppfyllande av EU-förordningens krav.

##### *Alternativ 2:*

När det gäller krav på fotgängarskydd så kan vi ställa krav att personbil med totalvikt upp till 3 500 kg och lastbil som i grunden är tillverkad av en personbil med totalvikt upp till 3 500 kg ska uppfylla krav enligt direktiv 2003/102/EG eller fotgängarskyddsförordningen. Det har genom tillkomst av fotgängarskyddsförordningen och dess tillämpningsförordning utvecklats provningskrav för fordon upp till 3 500 kg. Direktivets krav är dock bara anpassat för fordon med totalvikt upp till 2 500 kg.

Vi har valt att föreslå alternativ 1 då i stort sett alla fordon som tillverkas för den europeiska marknaden och är personbilar eller utgörs av lastbil byggd av personbil har en utformning som följer förordningens krav oavsett om de godkänns genom nationellt instycksgodkännande. Det finns redan idag undantag för tredjelandsfordon som fortsatt kan användas även om fotgängarskyddsförordningens krav arbetas in. Som tidigare nämnts, är direktivets krav heller inte anpassade för fordon med totalvikt upp till 3 500 kg, utan bara upp till 2 500 kg.

---

<sup>9</sup> Se fotnot 4.

Alternativ 1 gör det också enklare att verka för besiktningsföretagen som inte behöver ha både upphävda regler och nya regler att förhålla sig till, om de ska pröva om fordonen uppfyller krav inom området.

#### Krav vid nationellt typgodkännande

##### *Alternativ 1:*

Vi har idag krav som ska tillämpas i samband med att det nationella typgodkännandet meddelades (för fordon oavsett seriestorlek). Dessa krav är inte längre användbara då sådana godkännanden inte längre får utfärdas eller ens får användas i samband med registrering sen flera år tillbaka. Nationella typgodkännanden får sedan 2012 endast meddelas för små serier vilka inte omfattas av krav på fotgängarskydd. Ett alternativ är därför att ta bort detta krav vad gäller fotgängarskydd helt vid nationellt typgodkännande.

##### *Alternativ 2:*

Vi kan förstås ha kvar för fotgängarskydd i föreskrifterna för de fordon som är i bruktagna med nationellt typgodkännandet (oavsett seriestorlek).

##### *Alternativ 3:*

Ett alternativ är att ställa krav på fotgängarskydd även för fordon som nationellt typgodkänns i små serier.

Vi har valt att föreslå alternativ 1 då detta ses som mest lämpligt för att få till en enkel och funktionell reglering som ändå följer EU-rätten. En reglering som inte längre ska tillämpas bör utgå.

Alternativ 2, att behålla krav för fordon som tagits i bruk med stöd av nationellt typgodkännande är svårt att kontrollera. Det blir ett problem då det finns lite olika datum när krav på fotgängarskydd gäller beroende på när fordonet togs i bruk och vilken godkännandeform fordonet togs i bruk med stöd av. Detta alternativ gör det onödigt svårt för besiktningsföretag och för ordningsmakten att veta både godkännandeform vid ibruktagandet och kravbild vid eventuella efterföljande kontroller och har därför bedömts kunna utgå.

Alternativ 3 att ställa fotgängarskyddskrav för fordon som typgodkänns genom små serier utgår, är inte rimligt, eftersom det finns möjlighet att få fordon typgodkända genom "EU-helfordonstypgodkännande för små serier" utan krav vad gäller fotgängarskyddet. Det är inte rimligt att nationella typgodkännanden i ännu mindre seriestorlek ska omfattas av krav vad gäller fotgängarskydd och därför har alternativet bedömts kunna utgå.



### ***Frontskydd.***

Det är möjligt att utforma egna nationella krav för ett frontskydd som säkerställer en jämförbar kravnivå för trafiksäkerhet och miljö. Något sådant behov anses inte föreligga eftersom det bedöms som orimligt att ta fram krav inom ett så pass komplicerat område och med en mycket begränsad omfattning. En tillverkare av frontskydd bedöms ha en bredare marknad än den svenska för att detta skulle vara en användbar reglering. Att det skulle finnas ett behov av ett nationellt anpassat frontskydd har heller inte framkommit under denna utredning. Detta alternativ behandlas därför inte vidare i konsekvensutredningen.

Vi har gått vidare i utredningen och tittat på lite olika möjliga regleringsalternativ.

#### Krav enligt ny förordning eller tidigare direktiv

##### *Alternativ 1:*

Vi kan välja att tillåta frontskydd typgodkända enligt dagens nivå enligt direktiv 2005/66/EG eller typgodkända frontskydd enligt fotgängarskyddsförordningen.

##### *Alternativ 2:*

Vi kan välja att inte längre tillåta att frontskydd typgodkända enligt direktiv 2005/66/EG och bara tillåta frontskydd som är typgodkända enligt fotgängarskyddsförordningen.

##### *Alternativ 3:*

Vi kan välja att inte ställa krav på typgodkännande av frontskyddet utan i stället ha en regleringsnivå som innebär att frontskyddet ska uppfylla de tekniska kraven enligt fotgängarskyddsförordningen. En sådan reglering innebär ett lägre krav vad som gäller idag då vi kräver att frontskydden ska vara typgodkända enligt direktiv 2005/66/EG.

Vi har valt alternativ 1 då frontskydd som är typgodkända enligt direktivet bedöms fortfarande vara i sådan nivå att de kan utgöra ett nationellt alternativ som innebär likvärdig säkerhet. Den tekniska nivån i fotgängarskyddsförordningen har för frontskydden inte ändrats i sådan omfattning som motiverar att vi ska begränsa användandet till frontskydd endast typgodkända enligt förordningen enligt alternativ 2.

Alternativ 3 är inte aktuellt. Vi har idag krav på att produkten frontskydd ska vara typgodkänd för att eftermonteras på fordon. Dessa produkter säljs idag till privatpersoner och det kan vara mycket krångligt att veta att produkten uppfyller kraven om frontskyddet inte har



typgodkännandemärkning. Vi har därför valt att behålla typgodkännandekrav.

#### Tillåtande av fästen för extraljus

##### *Alternativ 1:*

Alternativet är att införa allmänna råd som tillåter vissa avsteg från frontskyddskrav för att möjliggöra extraljusfästen. Dessa råd föreslås dock innehålla begränsningar som gör att krav för frontskydd fortfarande gäller då fästen har en form som är mer likt ett frontskydd.

##### *Alternativ 2:*

Reglering för fordon som tagits i bruk före den 1 juli 2010 har omfattats av allmänna råd om vad som utgör frontskydd och vad som bör betraktas som fäste för extraljus. Det skulle vara möjligt att ha samma allmänna råd i dessa föreskrifter. Dessa fästen tillåts vara så pass stora att de är upp till halva bilens bredd och går upp till motorhuvens överkant.

Vi har under utredningen tittat lite på hur våra nordiska grannländer hanterat frågan men har där inget bra alternativ att hämta. Nu är möjligheten i Finland lite mer begränsad när det gäller antalet extraljus som får monteras jämfört med Sverige.

Vi väljer att föreslå alternativ 1 eftersom vi anser att fästen för extraljus primärt ska vara gjorda för infästning och inte ha formen av frontskydd. Skulle form och storlek vara mer likt ett frontskydd bör fordonsägaren välja ett typgodkänt frontskydd. EU-regleringens strävan att undvika skador för oskyddade trafikanter genom krav vad gäller fotgängarskydd bör bibehållas och vi har därför inte valt alternativ 2 som bedöms ge sämre säkerhet och vara otidsenligt. Det har även kommit fram en marknad för typgodkända frontskydd som uppfyller krav enligt EU-rätten och alternativ 2 riskerar därmed att slå undan marknaden för de som tagit ut typgodkännande för frontskydd för nyare fordon och salufört dessa under några år i enlighet med EU:s intentioner.

Behovet att tillåta fästen av större modell såsom gällt för fordon som tagits i bruk före den 1 juli 2010 har också minskat eftersom design och LED-teknik för belysning har gjort att extraljus som säljs idag både väger mindre och är nättare.

#### **4. Vilka är berörda?**

De som berörs av kraven är besiktningsföretag, tillverkare av frontskydd och till viss del tillverkare av extraljus. Föreskrifterna kan också i mycket begränsad omfattning påverka företag som saluför extraljus och fästen till sådan belysning.

Fordonstillverkare som bygger grundfordon bedöms inte påverkas av kraven eftersom dessa generellt anpassat sina fordon mot fotgängarskyddsförordningen även om de godkänns genom nationella godkännandeformen enskilt godkännande.

När det gäller besiktningsföretag så är det 9 företag som är verksamma på marknaden och det är i huvudsak 3 större aktörer som står för ca 75 % av marknaden medan de resterande 6 företagen är mindre i fallande ordning ner till företag med endast en besiktningsstation.

Det är svårt att identifiera alla tillverkare och återförsäljare av frontskydd och extraljus men det är ett par mindre företag som Transportstyrelsen identifierat under denna utredning som är tillverkare av just frontskydd.

## 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.

**Besiktningsföretag:** När nya eller förändrade krav tas fram, som ska kontrolleras av besiktningsföretagen, så innebär detta alltid en påverkan på besiktningsföretagens verksamhet. Dessa företag får vissa kostnader för att internt informera/utbilda vid förändring av krav internt och eventuellt ändra i sina kontrollinstruktioner. Dock bedöms kostnaden för utbildning kring dessa två kravområden som finns i förslaget som låg och redovisas i tabellen nedan.

Moment	Antal	Kostnad	Anmärkning
Beskrivning av nya rutiner och instruktioner		Branschförbundet gör enligt uppgift en samlad justering av kontrollinstruktioner för besiktningsföretagen, till en bedömd kostnad totalt på 50 000 kr	

Utbildningsinsats	2 tim x 200 tekniker á 500kr/tim <sup>10</sup>	200 000 kr för hela branschen och ett snitt på ca 22 200 kr per företag.	Kostnaden varierar stort mellan olika besiktningsföretag beroende på hur många besiktnings tekniker företaget har. Vissa företag har endast en handfull besiktnings tekniker.
-------------------	--	--	---

**Företag som tillverkar frontskydd:** Eftersom de allmänna råden mer inriktat sig på att tillåta enklare fästen för extraljus så bör denna del endast påverka företag i mycket begränsad omfattning. Företagen får genom förslaget möjlighet att fortsatt sälja frontskydd som är typgodkända enligt direktiv 2005/66/EG då den nya fotgängarskyddsförordningen kommer in som ett alternativ. Med detta så blir det inte heller några tillkommande kostnader för omprovning och nya typgodkännanden.

**Företag som saluför extraljus och fästen till dessa:** Dessa företag skulle eventuellt kunna sälja något fler produkter då regleringen bör medföra att det blir något billigare och enklare för fordonsägaren att fästa in sådan belysning. Dock är det oftast andra faktorer som ligger bakom fordonsägares val att installera extraljus, såsom marknadsföring och design.

## 5.2. Medborgare

När det gäller kravet på fotgängarskydd så bedöms en sådan reglering inte ha någon betydande påverkan för medborgare då fordon som tas i bruk i normalfallet redan uppfyller den senaste kravnivån som finns enligt förordningen.

Medborgare får en något större möjlighet att på ett lagligt sätt montera extraljus med enklare infästningar till följd av föreslagna allmänna råd vad gäller frontskydd.

## 5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Samhällsfunktioner inom uttryckningstjänst påverkas av regleringsförslaget då allmänna råd om möjliga fästen för extraljus och larmanordning ger en ökad tydlighet om vad som är tillåtet.

<sup>10</sup> Det uppskattas att ca 200 av besiktnings tekniker i branschen arbetar med dessa godkännandeformer vilket inte ingår i ordinarie kontrollbesiktnings verksamhet. Kostnaden 500kr/tim är uppskattad av besiktningsorganens branschförbund.

Transportstyrelsen får även vissa tillkommande kostnader för omprogrammering av datasystem som används för att godkänna fordon vid enskilt godkännande genom förändrade kravbilder. Dessa kostnader bedöms som låga.

#### **5.4. Externa effekter**

Regleringsförslaget bedöms inte ge några externa effekter av betydelse. Även om krav ställs vad gäller fotgängarskydd enligt den nya förordningen så uppfyller de allra flesta fordonen redan dessa krav då de saluförs på EU-marknaden. Att vi nationellt också sätter en jämförbar nivå med fotgängarskyddsförordningen ligger mer inom våra skyldigheter som medlemsland än att rent ses som en trafiksäkerhetsvinst.

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

#### *Fotgängarskydd*

##### Krav enligt ny förordning eller tidigare direktiv

De negativa konsekvenserna av alternativ 1 som vi också föreslår när det gäller fotgängarskydd bedöms som mycket marginella. Tillverkare av personbilar och lätta lastbilar verkar på en EU-marknad som förutsätter att de uppfyller fotgängarskyddsförordningen för att få tillgång till hela EU-marknaden. Det är mycket ovanligt med nationella avvikelser inom detta kravområde med hänsyn till att utformningen av bilens front utgör grunden för fordonens konstruktion och att det är för dyrt för fordonstillverkare att här göra nationella anpassningar av så pass grundläggande konstruktioner. Regleringsalternativ 1 bedöms också vara den nivå som bättre säkerställer att Sverige har de likvärdiga krav beträffande trafiksäkerhet som vi är skyldiga att ha enligt EU-rätten.

Konsekvenserna av alternativ 2 ger förvisso två möjliga kravalternativ för fordonstillverkare att välja mellan när det gäller fotgängarskydd. Direktivets krav tillämpas dock inte längre av fordonstillverkare som har volymproduktion. Två olika kravalternativ ger inget mervärde för fordonstillverkarna utan bara merkostnad för besiktningsföretagen som ska ha kontroll på alla kravalternativ oavsett om något av dessa kravalternativ inte används i praktiken.

##### Krav vid nationellt typgodkännande

Om vi skulle använda alternativ 3 för fordon som nationellt typgodkänns i små serier med krav på fotgängarskydd, innebär att de som väljer denna godkännandeform kan få betydligt högre kostnader för sitt nationella

typgodkännande på en tillverkningsserie upp till maximalt 100 fordon än om de söker ett EU-typgodkännande för en tillverkningsserie upp till 1 000 fordon där kravet inte finns med. Om kostnaderna blir högre beror på hur fordonet konstruerats i grunden och vilka krav det redan uppfyller, vilket gör det mycket svårt att ange hur mycket dyrare detta alternativ blir för fordonstillverkaren. Om fordonet tillverkas i en liten serie och har behov av ett typgodkännande för små serier så är det sannolikt så att fordonstillverkaren i stället väljer ett EU-typgodkännande för fordon i små serier med mer fördelar.

Alternativ 2 att behålla krav för i bruktagna fordon innebär att vi ställer samma krav på fordonen genom hela deras livslängd även om det är mycket osannolikt att fordonen ändras så att de inte längre uppfyller kraven vad gäller fotgängarskydd. Regleringen blir onödigt krånglig och kostsam för de som ska kontrollera fordon då de måste ha koll på vilket godkännande fordonet togs i bruk med stöd av. En sådan reglering ger egentligen inget mervärde utan bara mer kostnader för besiktningsföretag.

Alternativ 1 som vi föreslår innebär att fotgängarskyddskrav för nationella typgodkännanden i små serier utgår. Med detta alternativ undviker vi att den fordonstillverkare som väljer nationellt typgodkännande i stället för EU-typgodkännande för små serier, drabbas av orimliga kostnader för detta nationella krav, i relation till att fordonstillverkaren faktiskt endast får sälja en tiondel av de fordon som tillverkaren skulle fått sälja med stöd av ett EU-typgodkännande för små serier, utan krav på fotgängarskydd.

### ***Frontskydd***

#### Krav enligt ny förordning eller tidigare direktiv

Vi kan inte se några negativa konsekvenserna av alternativ 1 som vi föreslår då detta alternativ bara öppnar upp för ytterligare en möjlighet för tillverkarna. Om vi skulle ha valt alternativ 2 så innebär en sådan lösning att de företag som idag tillverkar och typgodkänner frontskydd kan behöva ansöka om nya typgodkännanden till den kostnad som detta medför. De administrativa kostnaderna för en förnyad ansökan uppskattas till ca 20 000kr och till detta kan det tillkomma även krav på förnyad provning.

Frontskydd som är typgodkända enligt det nu gällande direktivet har enligt vår mening en bra utformning som väl lever upp till EU-rättens krav på likvärdig nivå vad gäller säkerhet utan att tillverkare av frontskydd drabbas av ökade kostnader. Den reglering som vi föreslår är inte en skärpning av kraven utan snarare en regelförenkling med två alternativa krav för frontskydd även om kostnaderna sannolikt inte blir lägre.

### Tillåtande av fästen för extraljus

Alternativ 2 kan minska kostnaderna för de företag som tillverkar frontskydd eller extraljusfästen då i stort sätt det mesta som släpps ut på marknaden skulle kunna användas utan några krav alls. De allmänna råden som finns för äldre fordon är mycket generösa kring vad som inte ses som ett frontskydd. Vi har inte tillåtit detta de senaste åren och faktiskt fått fram typgodkända frontskydd för den svenska marknaden som uppfyller säkerhetskraven vad gäller frontskydd. Alternativ 2 riskerar att slå undan marknaden för de företag som visar att de har bra produkter. Alternativ 1 som vi föreslår med tillåtande av enklare fästen är enligt vår mening tillräckligt för att lösa det behov som finns för att kunna eftermontera extraljus med mera utan att sådana fästen omfattas av orimliga krav. Vi ser inte att alternativ 1 ger några merkostnader för företagen överhuvudtaget.

### **Kostnader som alltid uppkommer när regler ändras**

De som alltid får kostnader vid förändring av reglering som ligger till grund för fordonskontroller är besiktningsföretagen som löpande måste hålla sig uppdaterade kring gällande och tillkommande krav oavsett vilka regleringsalternativ vi väljer. Kraven bedöms dock som helhet väl avvägda och eftersom vi avvecklar kravalternativ som inte längre bör användas såsom fotgängarskydd enligt det upphävda direktivet så behöver dessa företag endast ha kontroll på en kravbild när nya fordon ska godkännas genom enskilt godkännande. Regleringsförslagen med alla dess alternativ har dock en mycket begränsad påverkan på besiktningsföretagen.

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

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:2011)

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

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten.

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

Tidpunkt för ikraftträdande av regler har värderats och det föreslås lite olika datum för olika krav.

Föreslaget datum för ikraftträdande av det ändrade kravet vad gäller fotgängarskydd är framtaget i linje med sista datum för att registrera bilar

med EU-helfordonstypgodkännande enligt direktivets krav för fordon som tillverkas i flera steg. När det gäller tillkommande kravalternativ så behöver besiktningsföretag ha en viss tid för förberedelse i sin organisation samtidigt som viss omprogrammering av stödsystem ska genomföras av Transportstyrelsen vilket innebär att ikraftträdandet föreslås vara minst 6 månader efter föreskrifterna beslutas. Datum kan därav komma att justeras när föreskrifterna beslutas.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Dessa förändringar bör kunna hanteras inom de ordinarie kontaktvägar som finns mellan styrelsen och besiktningsföretag.

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

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Förslaget bedöms inte ha någon större påverkan på funktionsmålet. Den extra möjlighet att enklare kunna montera extraljus torde inte ha någon avgörande påverkan vad gäller tillgänglighet.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Förslaget bedöms inte ha någon större påverkan på hänsynsmålet. Fordon som berörs av skärpta krav vad gäller fotgängarskydd bedöms redan uppfylla det kravalternativ som kommer att gälla framöver.

## **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		
<b>Företag</b>	Enklare för besiktningsföretag med tydligare kravalternativ när det gäller fotgångarskydd där upphävt direktiv utgår. Marginellt enklare att sälja extraljus och fästen till sådana	Kostnader tillkommer alltid för besiktningsföretag när regler ändras	Kostnad ca 230 tkr för ändring i rutiner och utbildning för besiktningsföretag	
<b>Medborgare</b>	Något enklare att följa regelverket när extraljus monteras			
<b>Staten m.fl.</b>	Sverige följer EU- reglering	Viss kostnad för programmering av datasystem för enskilt godkännanden		
<b>Externa effekter</b>	-	-		
<b>Totalt</b>	Regelförenkling Krav i linje med EU-reglering			

## **E. Samråd**

Viss dialog har skett med företag som tillverkat frontskydd under utredningens genomförande. Även dialog med branschorgan för besiktningsföretag har förekommit.

-----

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

**Ingela Sundin**

Utredare

E-post [ingela.sundin@transportstyrelsen.se](mailto:ingela.sundin@transportstyrelsen.se)

Tel 010-49 55 650

**Linda Norberg**

Utredare

E-post [linda.norberg@transportstyrelsen.se](mailto:linda.norberg@transportstyrelsen.se)

Tel 010-49 55 675

**Jonas Malmstig**

Jurist

E-post [jonas.malmstig@transportstyrelsen.se](mailto:jonas.malmstig@transportstyrelsen.se)

Tel 010-49 55 685

**Saffa Efazat**

Jurist

E-post [saffa.efazat@transportstyrelsen.se](mailto:saffa.efazat@transportstyrelsen.se)

Tel 010-49 55 865