

Datum
2016-10-04Dnr/Beteckning
TSV 2012-541Handläggare
Ingela Sundin
Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för teknik och trafik
Sektion fordonsteknik väg**Konsekvensutredning 2 rättning och justering av
*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, i
form av nya föreskrifter*****Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen har sett behov att göra rättningar, kompletteringar och justeringar av *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och om tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare*.

Rättning gäller krav på bussäten där kravomfattningen inte stämmer i punkterna 15A och 15B i föreskrifterna, på ett sätt som inte var avsikten då regleringen togs fram. 15A ska gälla för personbilar, lastbilar och bussar med undantag av bussar som är för landsvägstrafik. Punkt 15B ska gälla för bussar för landsvägstrafik.

Rättning gäller även krav vad gäller ombordstigning där krav endast ska gälla fordonskategori personbil (M₁) och lastbilar (N) och inte även fordonskategorierna för buss (M₂ och M₃) som anges i nuvarande reglering.

När det gäller kompletteringar/förtydliganden så har det genomförts under punkt 46 som reglerar krav för däck och punkterna (20-30) som reglerar belysningsanordningar. Förtydligande har även genomförts för krav på framruta, defroster och vindrutetorkare/spolare som bara ska gälla när vindruta installerats. Det är dock ytterst ovanligt att fordon saknar vindruta. Även krav vad gäller stöldskydd och värmesystem rättas i nivå med vad som gällde innan TSFS 2016:22 där vissa krav ska gälla när sådana system installeras. Det föreslås en justering som innebär att krav för karosserihållfasthet inte ska omfatta klass B bussar, då ändringsserie 00 eller 01 till ECE-reglemente 66 (med tekniska krav enligt föreskrifterna), inte omfattar klass B-buss.

Datum när reglerna ska tillämpas har anpassats till att reglerna gäller för fordon som tas i bruk den 1 juli 2010 och därför har tidigare datum den 15 februari 2010 justerats i de separata styckena. Hänvisningar har även justerats och kompletteras.

Förslaget är i form av nya föreskrifter.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

En större översyn genomfördes under 2013-2016 när det gäller krav på bilar och släpvagnar som dras av bilar för att modernisera vissa delar men även för att arbeta in krav vad gäller fordon som importeras från tredje land¹. Föreskrifterna är mycket omfattande och några delar blev inte helt korrekta. Det finns därför ett behov att rätta till dessa felaktigheter.

Krav vad gäller bilsätens hållfasthet för bussar innehåller fel vad gäller omfattningen och innehållet och då framförallt stycket 15B i föreskrifterna som ska gälla för säten i landsvägsbussar och inte för bussar med stående passagerare. Regleringen stämmer inte med den övergripande EU-regleringen och behöver justeras.

Krav vad gäller ombordstigning ska gälla fordonskategori personbil (M₁) och lastbilar (N) och inte fordonskategorierna för buss (M₂ och M₃) som anges i nuvarande reglering. En sådan omfattning stämmer inte med den övergripande EU-regleringen.

Krav vad gäller avfrostning/avimningsanordning och vindrutetorkare/spolare ska endast gälla fordon med framruta och med nuvarande formulering behöver detta justeras eftersom detta är otydligt med nuvarande reglering.

Krav vad gäller värmesystem ska gälla när värmesystem är monterat, regleringen är otydligt här och det kan uppfattas som krav på att värmesystem ska vara installerat. På samma sätt så ska krav gällande stöldskydd och stöldlarm bara gälla då dessa är monterade på andra fordon än personbilar och lätta lastbilar.

Krav vad gäller karosserihållfasthet behöver förtydligas med att buss av klass B tas bort, då kravnivån som anges enligt ECE-reglemente 66, i ändringsserie 00 och 01, inte omfattar klass B bussar.

Vilken typ av däck som ska finnas monterad på fordon som godkänns med stöd av förordning (EU) nr. 458/2011 behöver förtydligas något. Det är även lämpligt att förtydliga vilka belysnings och reflexanordningar som ska finnas monterade samt deras installation för att det ska vara tydligt vad som gäller. Krav vad gäller varsellykta ska heller inte gälla för släpvagn vilket bör justeras för att vara i nivå med EU-rätten.

¹ Med tredje land avses land utanför Sverige och den europeiska unionen. Det rör sig vanligtvis om fordon från USA eller Kanada men kan även vara andra länder utanför EU.

Regleringen vad gäller koldioxid och avgasemissioner är något otydligt och kan misstolkas så här finns behov av en språklig justering.

Föreskrifterna TSFS 2016:22 är till stora delar hämtade från tidigare gällande krav för bilar och släpvagnar (*i form av TSFS 2010:2*), som beslutades i föreskrifter den 10 februari 2010, för att gälla från den 15 februari 2010. Föreskrifterna ändrades dock i juli 2010, genom att systemet enskilt godkännande av nya fordon skapades. Föreskrifterna (*TSFS 2010:2*) fick en ny tillämpning och rubrik och blev att gälla från alla nya fordon som togs i den 1 juli 2010 eller senare. Det är därför lämpligt att justera i de nya föreskrifterna med det datum som faktiskt gäller, vilket är den 1 juli 2010. Det finns andra föreskrifter som gäller för bilar och släpvagnar (*se TSFS 2013:63*) som tagits i bruk före den 1 juli 2010 och därför blir den gällande regleringen otydlig.

Även vissa hänvisningsfel finns i gällande reglering.

2. Vad ska uppnås?

Det som ska uppnås är en nationell reglering som minst ger motsvarande skyddsnivå vad gäller trafiksäkerhet och miljö enligt vad som följer av EU-rätten. En sådan reglering får dock inte ställa högre krav vilket skulle kunna bli fallet om vi inte justerar krav vad gäller bussäten, ombordstigning, krav avseende avfrostning/avimningsanordning, vindrutetorkare/spolare och krav gällande stöldskydd, varsellykta och värmesystem.

Målsättningen med regleringsförslaget är även att justera kravdatum som och regleringsalternativ som inte är aktuella såsom ändring av kravdatum från 2010-02-15 till 2010-07-01. Även om det inte är så många ändringar av sakinhållet blir justeringarna sammantaget så pass många till antalet att det är lämpligt med nya föreskrifter.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingen reglering sker så har vi inte en reglering som kan sägas motsvara EU-rätten vad gäller likvärdighet, främst gällande bussar men även vad gäller värmesystem, avfrostning/avimningsanordning och vindrutetorkare/spolare för fordon som saknar framruta, stöldskydd för vissa fordonskategorier och varsellykta på släpvagn.

Krav vad gäller belysningsanordningar och reflexanordningar kommer fortsatt vara något otydliga och gör det lite svårare att tillämpa regleringen, framförallt för åklagarväsendet.

Justering vad gäller kravdatum har ingen större påverkan på regleringen mer än att det kan anses som vilseledande med olika kravdatum.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Sverige har en skyldighet att ställa krav som ger en likvärdig säkerhetsnivå jämfört med EU-rätten och det ses inte som möjligt att föreslå ett alternativ som inte innebär någon reglering utan att vara i strid med EU-rätten.

3.3. Regleringsalternativ

Bussäten

När regleringen skapades 2013-2016 var intentionen endast att regleringen skulle följa den uppdelning som fanns genom EU-rätten utan kravskärpning. Det blev dock inte helt korrekt återgivet vilket resulterade i nuvarande dubbelreglering då alla bussar kravställs i styckena 15A och 15B i föreskrifterna. Ett regleringsalternativ är att bussar kravställs enligt den uppdelning som följer av EU-rätten, dvs att bussar med stående passagerare endast kravställs i stycket 15A och bussar för landsvägstrafik kravställs i stycket 15B.

Ett alternativ till denna reglering skulle även kunna vara att göra en större översyn av regleringen och utveckla nya krav vad gäller bussäten samtidigt som rättningen genomförs. Ett sådant förslag skulle kräva en större utredning och ses vare sig som realistiskt eller motiverat då det inte är de tekniska kraven som är felet utan mer den felaktiga dubbelregleringen.

Övriga rättningar av sakfel

Gällande ombordstigning så är felet en saknad siffra, regleringen ska gälla fordon av kategori M₁ och inte M (vilket innefattar både M₁, M₂ och M₃) och här kan det inte ses som rimligt att den nationella regleringen omfattar fler fordon än EU-rätten.

EU-rätten ställer inte krav på framruta och det finns heller inte krav på avfrostning/avimningsanordning och vindrutetorkare/spolare då ruta saknas vilket är helt logiskt. Regleringsalternativet som finns i förslaget ligger därmed helt i linje med EU-rätten och det är inte rimligt att vi ställer högre krav nationellt.

Förslaget vad gäller stöldskydd och värmesystem är att krav gäller om system monterats i likhet mer EU-rätten.

Styckena vad gäller koldioxid- och avgaskrav för tyngre fordon har förtydligats så att det inte kan misstolkas. Dessa krav har en koppling till punkt 2 i föreskrifterna som handlar om avgaser för lätta fordon. Även vilka

bussar som omfattas av krav på karosseriers hållfasthet justeras, så att omfattningen stämmer med angivna tekniska krav.

4. Vilka är berörda?

De som berörs av kraven är i första hand besiktningsföretag, fordonstillverkare och företag som importerar och registrerar fordon.

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

Det är ett stort antal fordonstillverkare och företag som importerar och registrerar fordon.

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 krav ändras så innebär detta alltid att besiktningsföretag påverkas. Dessa företag får vissa kostnader för att informera/utbilda vid förändring av krav internt och eventuellt ändra i sina kontrollinstruktioner även om kostnaden för att meddela dessa rättningar bedöms som låg så har vi valt att redovisa dessa i tabellen nedan.

Kostnaderna för besiktningsföretagen blir dock lägre om regleringen innebär tydligare krav och färre frågor från personer som ska registrera fordon. Vi kommer dock även att behöva ha en dialog med besiktningsföretagen kring den reglering som blivit felaktig för att minimera konsekvenserna för berörda företag.

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 ²	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 besiktningstekniker företaget har. Vissa företag har endast en handfull besiktningstekniker.

Fordonstillverkare kan eventuellt få lägre kostnader med det förslag till föreskrifter som lämnas, eftersom behovet av undantag från alltför höga krav kan minska. Det samma gäller även för företag som importerar och registrerar fordon.

Det är främst den administrativa kostnad som är förknippad med undantag från regler som blir lägre för företagen genom förslaget. Det är dock kraven för bussar, tyngre lastbilar och släpfordon som är inom de grupper där rättningarna i förslaget ger mest påverkan.

5.2. Medborgare

Vi ser att vissa medborgare påverkas av förslaget på samma sätt som fordonstillverkare. Medborgare kan eventuellt slippa att söka undantag från något krav även om de vanligtvis inte registrerar bussar eller tyngre fordon.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte staten generellt i någon betydande omfattning.

² Det uppskattas att ca 200 av besiktningsteknikerna i branschen arbetar med dessa godkännandeformer vilket inte ingår i ordinarie kontrollbesiktningsverksamhet. Kostnaden 500kr/tim är uppskattad av besiktningsorganens branschförbund.

Transportstyrelsen får dock lite lägre kostnader för minskad handläggning av undantag från tekniska krav om dessa rättningar genomförs.

Transportstyrelsen får även 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

Regleringen bedöms inte ge några externa effekter.

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

Vi ser inte något alternativ till att vi rättar regleringen så att den fungerar på avsett sätt. När det gäller konsekvenser så är en felaktig eller otydlig reglering ett större problem, vilket skulle vara fallet utan justering av regelverket.

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 föreskriftsförslagen bör ske så snart som möjligt.

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 påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på hänsynsmålen.

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	Enklare för besiktningsföretag med kravalternativ som är tydligare och stämmer med EU-rätten Något enklare att tillämpa regelverket för fordons-tillverkare och företag som importerar och registrerar in forodn	Kostnader tillkommer alltid för besiktningsföretag när regler ändras Minskade kostnader för företag som registrerar in fordon och slipper ansöka om undantag.	Kostnad ca 230 tkr för ändring i rutiner och utbildning för besiktningsföretag	
Medborgare	Något enklare att tillämpa regelverket			
Staten m.fl.	Sverige följer EU- reglering	Viss kostnad för programmering av datasystem för enskilt godkännanden		
Externa effekter	-	-		
Totalt	Regelförenkling Krav i linje med EU-reglering			

E. Samråd

Viss dialog har skett med branschorgan för besiktningsföretagen.

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

Tel 010-49 55 650

Linda Norberg

Utredare

E-post linda.norberg@transportstyrelsen.se

Tel 010-49 55 675

Jonas Malmstig

Jurist

E-post jonas.malmstig@transportstyrelsen.se

Tel 010-49 55 685

Saffa Efazat

Jurist

E-post saffa.efazat@transportstyrelsen.se

Tel 010-49 55 865