

Konsekvensutredning för ändrade krav avseende stänkskydd för vissa fordonsgrupper samt vissa förtydliganden i regler för bilar tagna i bruk före den 1 juli 2010

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, ändras med förtydliganden och vissa justeringar som i några fall innebär att behovet av tekniska undantag minskar.

Ändringar som föreslås i TSFS 2013:63:

- Att 38 kap. med särskilda krav på EU-typgodkänd personbil som tagits i bruk arbetas in i kapitlen 4–37 som gäller för övriga personbilar som tagits i bruk. Kapitel 38 förslås utgå.
- Föreskrifterna justeras så att tillämpningen förbättras för fordon som tagits i bruk med stöd av nationellt typgodkännande.
- Ett förtydligande att vare sig larmanordning lykta eller larmanordning ljud, var för sig eller gemensamt, inte får monteras på andra fordon än uttryckningsfordon.
- Att fordon med lös- eller lastväxlarflak får undantas från krav på stänkskydd (skärmar). Undantag från stänkskydd som idag tillåts på nyare fordon läggs till i dessa föreskrifter.
- Att amatörbyggda fordon och ombyggda fordon av årsmodell 1954 eller senare som byggs för att designmässigt likna fordon av 1953 eller tidigare års modeller, inte omfattas av krav på stänkskydd (skärmar) i likhet med det som gäller generellt för fordon av 1953 eller tidigare års modell.
- Ett förtydligande att ett ombyggt fordon fortfarande omfattas av de undantag som gäller för aktuell årsmodell, som det ombyggda fordonet var innan ombyggnationen och fortsatt är efter förändringen.
- Att enklare rättelser, uppdateringar och förtydligande införs i föreskrifterna såsom hänvisningar till bestämmelser och andra föreskrifter för att förenkla tillämpningen av reglerna.

Att även Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:23) om motorcyklar och släpvagnar som dras av motorcyklar, ändras i de delar som rör larmanordning för utryckningsfordon.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

EU-typgodkända personbilar: Det finns i föreskrifterna TSFS 2013:63¹ ett särskilt kapitel med krav för EU-typgodkända personbilar när de har tagits i bruk. Kraven gäller endast personbilar som tagits i bruk före den 1 juli 2010 med stöd av ett intyg om överensstämmelse enligt direktiv 70/156/EEG².

Personbilar som tagits i bruk från den 1 juli 2010 eller senare regleras genom TSFS 2016:22³. Det finns i dessa nyare föreskrifter inte särskilda krav för fordon som tagits i bruk med stöd av ett EU-typgodkännande på samma sätt som i TSFS 2013:63. I TSFS 2016:22 gäller samma kravnivå för fordon som tagits i bruk från den 1 juli 2010 eller senare oavsett vilken godkännandeform fordonen togs i bruk med från grunden. Föreskrifterna TSFS 2013:63 för de äldre fordonen ger merarbete för besiktningsföretagen som behöver ha koll på både ursprunglig godkännandeform och krav när det gäller de äldre personbilarna. Kraven i TSFS 2013:63 skiljer inte heller till en grad som motiverar två olika kravnivåer. Kraven i det separata kapitlet för EU-typgodkända personbilar är helt identiska på 15 kravområden om man jämför med krav för de som tagits i bruk utan stöd av EU-typgodkännanden. Kraven avviker i en mindre omfattning på 36 områden. Det finns även 4 kravområden som skiljer lite mer och dessa borde istället kunna arbetas in i de kapitel som gäller för bilar som inte tagits i bruk med stöd av ett EU-typgodkännande. För alla parter är det både kostsamt och omotiverat att upprätthålla dubbla regelverk för personbilar som tagits i bruk vid samma tidpunkt men med stöd av olika godkännandesystem i samband med att bilarna registrerades första gången.

Nationellt typgodkända fordon: När föreskrifterna TSFS 2013:63 togs fram så utgick kraven från den grund som togs fram av Vägverket år 2003. Vid 2003 så gällde kraven både för nya fordon som inte tagits i bruk och fordon som tagits i bruk. Vissa krav var skrivna så att de skulle kontrolleras om det för fordonstypen skulle tas ut ett nytt nationellt typgodkännande. Föreskrifterna gäller idag endast (äldre) fordon som tagits i bruk före den

¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar

² Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

³ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, som tagits i bruk den 1 juli 2010 eller senare

1 juli 2010, med några undantag (tävlingsfordon, utlandsregistrerade fordon som används i Sverige, amatörbyggda och ombyggda fordon).

Föreskrifterna är onödigt komplicerade med formuleringar som pekar på kontroller i samband med det nationella typgodkännandet för nya fordon istället för krav för fordon som har tagits i bruk. Föreskrifterna behöver därför justeras och vara mer anpassade mot fordon som redan tagits i bruk med stöd av det nationella typgodkännandet.

Larmanordning: Reglerna är otydliga när det gäller förbudet för larmanordning på annat fordon än utryckningsfordon och tolkas som att det inte är en larmanordning för utryckningsfordon om endast en av anordningarna, lykta eller ljud finns monterad på fordonet. Detta har inte varit avsikten med regeln.

Stänkskydd (skärmar): Transportstyrelsen utfärdar regelmässigt tekniska undantag för fordon med lös- och lastväxlarflak när det gäller stänkskydd då denna fordonsgrupp inte har möjlighet att uppfylla de gällande kraven på grund av sin utformning och sitt användningsområde.

Utöver detta finns det önskemål från bilhobby-organisationer för ombyggda och amatörbyggda fordon att ha möjlighet att bygga viss typ av ”hot-rod” i ett utförande som designmässigt liknar bilar från 30- eller 40-talet. Vissa av dessa modeller hade inte alltid stänkskydd. Fordonens trafikarbete är minimalt då de oftast saknar komplett karosseri med tak vilket även begränsar användandet till sommarhalvåret och fint väder. Fordonen har med detta ett liknande användningsområde som fyrehjuliga motorcyklar där de som godkänns idag inte heller har samma heltäckande stänkskydd (skärmar) som finns på vanliga personbilar.

Förtydligande kring ombyggda fordon: Det har uppmärksammats av Transportstyrelsen att reglerna i TSFS 2013:63 kring ombyggda fordon är otydliga. Vilket kan innebära tillämpningsproblematik. Ombyggda fordon har tidigare omfattats av de undantag som gäller för bilens årsmodell men Transportstyrelsen har fått signaler om att nya tolkningar av regelverket kan läsas in som kan innebära att fordonen ska uppfylla krav som de inte är byggda för.

Övrigt: Det finns ett behov av redaktionella ändringar så som felaktiga hänvisningar och språklig översyn.

2. Vad ska uppnås?

EU-typgodkända personbilar: Föreskrifterna TSFS 2013:63 bör förenklas så att de inte i onödan ger merarbete för besiktningsföretagen för bilar som tagits i bruk före den 1 juli 2010. Vi bör inte ha tekniska krav som är olika beroende av godkännandeformen om detta inte är väl motiverat. Sättet att

uttrycka krav blir då också mer likt TSFS 2016:22 som gäller för (nyare) bilar som tagits i bruk den 1 juli 2010 eller senare.

Nationellt typgodkända fordon: Kraven i föreskrifterna bör vara skrivna mot det förhållande som gäller idag och inte när reglerna togs fram. Eftersom kraven i föreskrifterna TSFS 2013:63 inte längre används i samband med ett (nytt) nationellt typgodkännande utan idag bara gäller för fordon som tagits i bruk bör sättet att skriva reglerna avspegla detta.

Larmanordning: Regleringen bör vara tydlig kring vilka fordon som ska tillåtas ha rätt att ha uttryckningssignal för att påkalla fri väg. Det är därför inte lämpligt att det på annat fordon än utryckningsfordon ska få finnas vare sig ljussignal eller ljudanordning. Det finns därför ett behov att stänga möjligheten att var för sig eller tillsammans ha larmanordning lykta eller larmanordning ljud, för andra fordon än just utryckningsfordon.

Stänkskydd: Transportstyrelsen arbetar med att minska de administrativa kostnaderna för företag genom att införa reglerade undantag för fordon där återkommande dispenser medges av Transportstyrelsen, för att regelverket inte är möjligt att uppfylla.

Amatörbygga och ombyggda fordons som är av nyare årsmodell ska när det gäller både karosseri och stänkskydd tillåtas ha en utformning som överensstämmer med äldre fordon.

Regelverket kring ombyggda fordon behöver vara tydligt så att det inte kan misstolkas och i onödan begränsa fordons hobbyn.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

EU-typgodkända personbilar: Föreskrifterna kommer fortsatt att ha särkrav (parallell reglering) för denna grupp äldre personbilar och dessa särkrav kräver merarbete för besiktningsföretagen

Nationellt typgodkända fordon: Kravnivån i föreskrifterna är fortsatt onödigt svåra att läsa ut för fordon som tagits i bruk med stöd av nationellt typgodkännande.

Larmanordning: Om ingenting görs, har vi fortsatt ett regelverk som tillåter fordon, som inte är utryckningsfordon, att ha en typ av larmanordning. En sådan ordning riskerar att leda till en osäkerhet för allmänheten om vad som är ett utryckningsfordon och hur man ska agera när man ser ett fordon använda larmanordning. För att utryckning ska kunna ske snabbt och säkert vid olyckor eller andra behov så är det viktigt att det är tydligt för samhället när ett sådant behov finns och vem det är som har rätt till att påkalla fri väg.

Stänkskydd: Tyngre släpfordon och tyngre dragbilar som har lös och lastväxlarflak kommer att fortsätta att söka och beviljas undantag från kraven när det gäller stänkskydd. När det gäller amatörbyggda och nyare ombyggda fordon så kommer det inte vara möjligt att tillämpa undantagen som gäller för äldre fordon, där krav avseende stänkskydd saknas. Alternativet blir då att fordonsägaren måste pröva om det går att få ett undantag från kraven och vi ser inte det som en lämplig hantering för dessa fordon.

Förtydligande kring ombyggda fordon: Om vi inte förtydligar kraven så riskera vi att det blir en förnyad tillämpning av kraven för dessa fordon. Reglerna fortsätter vara otydliga, vilket i förlängningen på grund av generationsväxling kan innebära olika tillämpning i samband med kontroller/godkännande av fordon. Detta är ett rättssäkerhetsproblem.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Vi har idag kontrollsystem för fordon som tagits i bruk genom kontrollbesiktning och polisens vägkantskontroller. Vi har även krav för fordon som ska tillämpas när fordonet registreras första gången i Sverige i samband med en registreringsbesiktning. Dessa kontroller bygger på att det idag finns krav på fordon tagna i bruk. Då det inte går att ta bort alla krav som finns för att stärka trafiksäkerheten och miljön.

Vi behöver samtidigt kunna arbeta med förenkling, förtydliganden och modernisering av föreskrifterna för att möta nya behov i samhället. Modernisering av ett regelverk kräver alltid en reglering om kraven inte kan tas bort.

Alla förslag till ändring i föreskrifterna som lämnas här avser regelförenkling genom undantag från gällande krav eller förtydliganden. Det är mycket svårt att uppnå utan sådana ändringar utan en förändring av gällande regelverk. Det finns bara ett område där kraven skärps och det rör larmanordningar.

Då det vid ett domslut framkommit att reglerna för larmanordning tolkats så att det är fritt för andra fordon att ha någon av dessa två anordningar (lykta och ljudanordning) bara den ena används så kan vi inte se någon annan lösning till att detta ändras genom en reglering.

Vi har också uppmärksammat att reglerna för äldre bilar och släpvagnar till bilar på sikt behöver ses över som en helhet. Ett sådant arbete är dock större och inte möjligt att ta med i vid detta tillfälle.

3.3. Regleringsalternativ

EU-typgodkända personbilar

Faktaruta Kravjämförelse mellan 4-37 kap. och 38 kap.

Vi har jämfört kraven i 38 kap. som föreslås utgå med de krav som föreslås bli tillämpliga istället enligt 4-37 kap.

Det rör sig sammantaget om krav inom 59 olika områden.

Av dessa har 15 områden exakt samma krav och 38 områden har nästan samma krav åtminstone för bilar som tagits i bruk mellan 2005-2010⁴. Det finns för personbilar som tagits i bruk före 2005 även nationella alternativa krav i 4-37 kap. som kan anses ge en fullgod säkerhet även om nivån är något lägre.

Det finns 6 områden där det med ett borttagande av 38 kap. kommer att saknas krav på EU-typgodkända personbilar som tagits i bruk mellan 1996⁵-2005. Det rör sig dock inte vara några större riskområden.

Det handlar om krav

- på stödlarm om det är installerat i bilen,
- på värmesystem,
- hur manöverorgan ska vara märkta,
- att det ska finnas ett visst utrymme för bakre registreringsskylt,
- på bogseringsanordningar, och
- hur mätning av bränsleförbrukning och CO₂ genomfördes när bilen togs i bruk.

Det finns också 3 områden om kollisionssäkerhet där tydliga krav saknas i 4-37 kap, om man jämför med kraven i 38 kap. Det rör sig om sidokollision, frontalkollision och fotgängarskydd.

Kraven som för kopplingsanordningar är något generösare i 4-37 kap.

Det finns inte i 38 kap krav som rör fastställande av vikter, dimensioner och CO₂ värden fast detta är med i 4-37 kap.

Alternativ 1: Förslaget är att de särskilda kraven i 38 kap. som gäller personbilar som tagits i bruk mellan 1996-2010⁶ med stöd av ett intyg om överensstämmelse enligt 70/156/EEG utgår. Vi föreslår en justering av 4-37

⁴ De allra flesta kraven i kapitel 4-37 är i samma som för EU-typgodkända bilar från 1/1 2005 och framåt.

⁵ Att 1996 anges beror på att systemet med EU-typgodkända bilar började användas vid denna tidpunkt. De första åren i en något lägre omfattning.

⁶ EU typgodkännandesystemet för bilar började användas 1996 i begränsad omfattning men ökade från åren 1998 och framåt. Föreskrifterna gäller inte bilar som tagits i bruk från den 1 juli 2010 och framåt, därav dessa årtal.

kap. genom komplettering med likvärdiga krav för tre områden som rör kollisionssäkerhet (sidokollision, frontalkollision och fotgängarskydd) och kraven för kopplingsanordningar. Kraven för kollisionssäkerhet har en tydlig koppling till trafiksäkerhet. Även om kraven är svåra att kontrollera för fordon som tagits i bruk eftersom de delvis bygger på förstörande provning så får man med en sådan reglering ett signalvärde att det inte är önskvärt med en betydande förändring av bilens utformning. Kraven för kopplingsanordningar justeras också för att de ska vara lika som idag för de från grunden EU-typgodkända personbilarna. Anledningen är att det är fritt att eftermontera kopplingsanordning (dragkula) på dessa fordon om anordningen är typgodkänd och bilen är EU-typgodkänd. Detta får ske utan ytterligare kontrollen och vi förslår därför att kraven som gäller idag ska kvarstå.

Vi för inte över kraven från 38 kap. fullt ut inom 6 teknikområden när det gäller EU-typgodkända personbilar som tagits i bruk från 1996 fram till 2005. Vår bedömning är att bilarna inte kommer att förändras inom just dessa områden även om kraven utgår. Kraven gäller larm (om installerat), värmesystem, bogseringsanordningars utformning, hur manöverorgan/visare är märkta, och detaljkrav kring platsen för bakre registreringskylt. Kraven är främst ställda för nytillverkning av fordon.

De kravområden som rör fastställande av vikter, dimensioner och CO₂ värden tillkommer förvisso med förslaget till reglering för EU-typgodkända fordon som tagits i bruk. Dessa värden är dock redan fastställda när personbilarna togs i bruk med stöd av EU-intyg om överenskommelse en gång i tiden.

Resterande områden bedöms ge en säkerhetsnivå som är fullgod med en kombination av krav från EU-systemet och nationella krav när det gäller de lite äldre fordonen (tagna i bruk under perioden 1996-2004).

Alternativ 1 innehåller inga skärpta krav.

Alternativ 2: Vi upphäver 38 kapitlet utan ytterligare justeringar. Kraven som gäller kollisionssäkerhet sänks då jämfört med alternativ 1. Föreskrifter öppnar upp en möjlighet att konstruera kopplingsanordning själv. Det kan då uppfattas att även egentillverkad kulkoppling får eftermonteras utan ytterligare kontroller. Det är dock endast typgodkända kopplingar som får eftermonteras fritt vilket framgår av TSFS 2013:54⁷. Vi har därför valt att inte gå vidare med det alternativet.

⁷ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:54) om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon.

Alternativ 3: Vi för över samtliga detaljkrav från 38 kapitlet till 4-37 kapitlet till att gälla för alla EU-typgodkända fordon. Vi får då ingen skillnad på kraven mer än att dessa kan läsas sammantaget. Vi får fortsatt en omotiverad skillnad på krav beroende på godkännandeform. Vi har därför valt att inte gå vidare med det alternativ.

Vi har efter det som framkommit i vår analys ovan valt att föreslå alternativ 1 för de framtida kraven för äldre personbilar som från grunden togs i bruk med stöd av ett EU-typgodkännande.

Nationellt typgodkända fordon

Nationellt typgodkännande går endast att utfärda för nya fordon. Det är heller inte möjligt att ta i bruk fordon idag med stöd av de nationella typgodkännande som utfärdades före 1 juli 2010. Nationellt typgodkännande används främst för bilar och släpvagnar som särskilt anpassas till den svenska marknaden eller tillverkas av svenska företag som inte säljer utanför Sverige. Systemet ser idag lite annorlunda ut och har antalsbegränsning. Idag finns i stället nationellt typgodkännande för fordon i små serier. Föreskrifterna i förslaget gäller enbart fordon som redan tagits i bruk.

Alternativ 1: Vi föreslår en anpassning av kraven för fordon som tagits i bruk med stöd av nationellt typgodkännande. Detta eftersom föreskrifterna inte längre tillämpas när fordon tas i bruk första gången. Kraven för fotgängarskydd omformuleras därför något i detta alternativ för att spegla att fordonen redan tagits i bruk. Vi föreslår att kraven inom tre områden faller ut lite senare i likhet med krav för fordon som tagits i bruk med stöd av en registreringsbesiktning. Dessa tre områden är backspeglar, krav avseende längsgående säten och fastställande av bränsleförbrukningsvärde. Vi föreslår att kravet på återvinningsbarhet utgår eftersom det är anpassat mot tillverkning och ett första ibruktagande av ett fordon.

Alternativ 2: Vi kan också göra en redaktionell ändring för de nationellt typgodkända fordonen så att de tydligare går att utläsa att alla krav också gäller när fordonen tagits i bruk. Med ett sådant alternativ ändrar vi inga krav. Det innebär dock att vi får särkrav för en mycket begränsad grupp fordon till en nivå som i vissa fall blir högre än de krav som både finns idag och som föreslår för bilar som tagits i bruk med stöd av ett EU-typgodkännande. Exempel på sådana kravområden är fotgängarskydd, återvinningsbarhet och backspeglar.

Väljer vi alternativ 1 flyttas tidpunkten för tillämpning av kraven inom tre kravområden 1-2 år framåt för fordon som tagits i bruk med stöd av nationellt typgodkännande jämfört med om vi skulle ha identiska krav som idag. Vi ser dock inte att en sådan sänkning leder till vare sig en förändring av fordonen som är upp till 13 år gamla eller utgör någon risk för

trafiksäkerheten. Det rör sig om förbudet på längsgående säten i lastbilar, hur värden för bränsleförbrukning fastställdes en gång i tiden och att bilarna tillåts ha lite andra typer av backspeglar.

Vi har efter det som framkommit i vår analys ovan valt att föreslå alternativ 1 som krav för bilar som från grunden togs i bruk med stöd av ett nationellt typgodkännande. Förslaget ger en fullgod säkerhetsnivå och innebär samtidigt en förenkling av regelverket.

Larmanordning

Alternativ: Vi föreslår att det inte ska vara tillåtet att ha vare sig larmanordning lykta eller larmanordning ljud på annat fordon än uttryckningsfordon. Vi kan inte se något annat realistiskt alternativ till det som föreslås om vi inte ska riskera att det tillåts finnas fordon med endast lykta eller ljudanordning och att dessa anordningar används vid fel tillfälle. Dessa utrustningar har en mycket specifik funktion och ska bara användas när det finns ett behov att påkalla fri väg eller vid annan verksamhet som uttryckningspersonal har behov av.

Stänkskydd lös- och lastväxlarflak

Alternativ: För tyngre släpfordon och tyngre dragbilar som har lös och lastväxlarflakssystem föreslås ett undantag från gällande krav på stänkskydd med hänsyn till att de krav som gäller generellt inte kan uppfyllas för dessa fordon. Som alternativ till förslaget skulle Transportstyrelsen eventuellt kunna göra en större utredning om alternativa krav till det som idag gäller som bättre är anpassade för de aktuella fordonen. Dessa fordon skiljer sig dock mycket från varandra när det gäller utformningen och det är komplicerat att få till krav som fungerar utan att vi kvarstår med ett behov av tekniska undantag. Vi har sammantaget kommit fram till att fordonen bör undantas från gällande krav, vilket i realiteten redan gäller med de dispensbeslut som systemmässigt meddelas. Vi kan inte se något annat realistiskt alternativ till det som anges ovan. I samband med denna ändring lägger vi också till övriga undantag när det gäller stänkskydd som tillåtits sedan 2010 för nyare fordon i enlighet med TSFS 2016:22, för att få till en mer samstämmig och logisk reglering.

Stänkskydd amatörbyggda/ombyggda fordon

Alternativ: Äldre ombyggda fordon omfattas inte av krav på stänkskydd vilket förtydligats i föreskriftsförslaget. Vi föreslår dock att undantaget för stänkskydd även ska få tillämpas på amatörbyggda fordon och ombyggda fordon byggda av 1954 eller senare års modell, om fordonen byggs för att likna äldre fordon. Som alternativ till undantaget skulle vi kunna begränsa detta undantag till tydligare förutsättningar vad gäller designen som

exempelvis att det amatörbyggda/ombyggda fordonet inte får ha slutet karosseri för att omfattas av kravet. Sådan reglering tillför dock inget vad gäller fordonens säkerhet. Vi har därför valt att göra ett generellt undantag för de aktuella fordonen, med hänsyn till den begränsade antal fordon det rör sig om och att dessa fordon används i mycket begränsad omfattning. Förslaget är också lämnat med hänsyn till att dessa amatörbyggen och ombyggnationer när de saknar skärmar som inte skiljer sig i betydande grad från exempelvis fyrhjuling motorcykel när det gäller skydd för hjulen.

Vi kan inte se något annat realistiskt alternativ till det som anges ovan.

Förtydligande ombyggda fordon

Alternativ 1: Förtydligande kring ombyggda fordon ses som nödvändigt med en ökad mängd besiktningsföretag på marknaden och en generationsväxling av de som arbetat med godkännande av de aktuella fordonen om vi inte ska riskera att reglerna tolkas på ett sätt som inte var avsett när de togs fram.

Alternativ 2: Vi skulle också kunna införa ett förtydligande att ombyggda fordon även ska omfattas av regler som gäller för nyare fordon efter att de byggs om. Om det i ett ombyggt fordon byts motor, upphängning och bromssystem så skulle det tillkomma krav på exempelvis säkerhetsbälte. En sådan reglering kanske skulle vara bra i vissa fall förutsatt att det är möjligt att göra en lämplig installation av säkerhetsbälte i det äldre fordonet. En sådan reglering skulle dock kraftigt begränsa möjligheten till ombyggnation. Det kan i vissa fall motverka ombyggnationer som innebär bättre och säkrare lösningar som exempelvis ett bättre bromssystem och en miljövänligare motor. Med hänsyn till detta så har vi valt att förtydliga den kravnivå som gäller idag då den aktuella gruppen fordon inte utmärker sig i något sätt när det gäller olycksstatistiken.

4. Vilka är berörda?

Förslaget till undantag från stänkskyddskrav för fordon med lös- och lastväxlarflak berör ett fåtal fordonstillverkare som idag ansöker om undantag. Det meddelas ett mindre antal dispenser per år för dessa fordon. Trots de få antalet dispenser så anser vi att det motiverar undantaget.

Stänkskyddsundantag för amatörbyggda/ombyggda fordon rör i huvudsak privatpersoner, då dessa fordon enligt föreskrifterna inte får tas fram som en kommersiell produkt. Det rör sig om en hobbyverksamhet för privatpersoner.

Krav avseende larmanordning berör ett begränsat antal företag och privatpersoner som kan behöva ta bort denna typ av anordningar på sina fordon. Förslaget berör också i ytterst begränsad omfattning polis, brandkår

och ambulanspersonal, där det tydliggörs att det endast är utryckningsfordon som får ha larmanordning ljus eller ljud. (Då detta är den enda ändring som behöver notifieras kommer den att ligga i egna föreskrifter, detta så att man kan besluta de övriga förändringarna tidigare.)

Besiktningsorgan berörs som regel alltid av alla förändringar i Transportstyrelsens regelverk, då de kan behöva uppdatera instruktioner eller utbilda personal kring nya regler.

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.

Förslaget utgör en regelförenkling avseende borttagandet av 38 kap, stänkskärmar för amatörbyggda eller ombyggda fordon och att ombyggda fordon fortfarande omfattas av de undantag som gäller för aktuell årsmodell.

Förslaget innebär att de som tillverkar eller registrerar fordon med lös- och lastväxlarflak får minskade administrativa kostnader för hantering av ansökan om undantag. Kostnaderna är i ett samhällsperspektiv mycket små. Ansökan om undantag prövas idag utan avgift.

Förslaget till föreskrifter för fordon som tagits i bruk med stöd av EU-typgodkännande eller med stöd av nationellt typgodkännande gör det enklare för besiktningsföretagen att hålla reda på vilka krav det är som ska tillämpas. Kravnivåerna för fordon ensas och blir i stort sätt lika oavsett om fordonen togs i bruk vid en registreringsbesiktning eller genom användande av ett intyg om överensstämmelse (för fordon med ett typgodkännande).

5.2. Medborgare

Föreslagen reglering innebär inga konsekvenser för medborgare i allmänhet. Den mindre grupp medborgare som inom sin fordonshobby skapar amatörbyggda eller ombyggda fordon får möjligtvis något generösare och tydligare regler. De medborgare som har en bil med larmanordning kan drabbas av marginella kostnader för att montera bort en larmanordning. Dessutom kan man dömas för förseelse mot fordonsförordningen (2009:211) med påföljden penningböter. För den större gruppen medborgare blir det dock ändå tydligt att alla typer av utryckningssignaler endast kan lämnas från utryckningsfordon.

Kostnader för tekniska undantag faller 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 liten att det inte medför någon förändring av registerhållningsavgiften.

De ändrade kraven för typgodkända fordon som tagits i bruk bedöms inte påverka medborgarna i några avseenden.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Föreslagen reglering innebär inga ökade kostnader för staten, regioner eller landsting och kommuner.

5.4. Externa effekter

Vi kan inte se några externa effekter av de förslag till reglering som lämnas med att vi får en bibehållen säkerhetsnivå. Det rör sig sammantaget om mycket små förändringar för samhället.

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

Föreslagen reglering är en regelförenkling. Vi ser inte att de förslag till föreskrifter vi valt innebär några andra konsekvenser av betydelse för de som berörs av kraven.

Det framgår för övrigt under punkt 3.3 hur vi värderat de olika alternativ till föreskrifter vi titta på när det funnits något annat realistiskt alternativ att jämföra med.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 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?

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen inte inom något område går utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering. Den strider inte heller mot andra internationella regler.

Bestämmelserna om förbud för andra fordon än uttryckningsfordon att använda larmanordning omfattas av artikel 1.1 (f) direktiv 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande

föreskrifter för informationssamhällets tjänster (kodifiering) och ska notifieras till Europeiska kommissionen.

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

Vi kan inte se att denna reglering kräver några särskilda informationsinsatser då det rör sig om regelförenklingar och undantag från krav om man bortser från förtydligandet när det gäller larmanordning. Tidpunkt för ikraftträdande sätts så att besiktningsföretag får en rimlig tid för att anpassa sig efter regleringsförslaget.

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?

Föreslagen reglering har en mycket marginell inverkan på samhället och bedöms inte påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreslagen reglering har en mycket marginell inverkan på samhället och bedöms inte påverka hänsynsmålet. Det är fortfarande väldigt få fordon som har någon form av larmanordning, men skulle detta få en spridning så kan det påverka trafiksäkerheten på ett negativt sätt.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Minskade kostnader för besiktningsföretagen då de inte behöver hantera dubbla kravsystem för vissa äldre fordon. Minskade administrativa kostnader kring dispenshantering.			
Medborgare	Något tydligare förutsättningar för de som bygger om fordon eller gör amatörbyggda fordon			
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Föreslagen reglering samråds endast genom remissförfarandet.

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

Björn Englund

bjorn.englund@transportstyrelsen.se