

## Konsekvensutredning av ändring av föreskrifter om färd med lång eller bred odelbar last

### Transportstyrelsens förslag:

Nu gällande föreskrifter om vilka krav som ställs på fordonsskyltar som får användas för att märka ut bred eller lång odelbar last kompletteras. Vi lägger till att retroreflekterande material märkta enligt ECE-reglemente 150 tillåts. Vidare ska även samtliga klasser inom ECE-reglemente 104 kunna tillämpas för retroreflekterande material till fordonsskyltarna.

## A. Allmänt

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

I samband med ikraftträdandet av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om färd med bred odelbar last (TSFS 2023:36) samt myndighetens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:37) om färd med lång odelbar last uppmärksammades ett problem. Problemet består av att vi ställer krav på att retroreflekterande material till vissa fordonsskyltar i föreskrifterna ska vara E-märkta enligt ECE-reglemente 104 klass C. Material enligt klass C är inte tänkt att användas till hela fordonsskyltar utan främst för att märka ut tunga lastbilar och lastbilssläps ytterkonturer genom retroreflekterande remsor.

I praktiken går det att tillverka fordonsskyltar med remsor enligt ECE-reglemente 104 klass C, men det medför en omfattande handpåläggning för skylttillverkaren. Det förekommer även ytterligare klasser enligt reglementet vilket är avsett för hela fordonsskyltar.

ECE-reglemente 104 har till viss del ersatts av ECE-reglemente 150, som på sikt kommer att ersätta reglemente 104 helt. Idag går det inte att få nya retroreflekterande material typgodkända enligt reglemente 104. Detta kan på sikt medföra att det inte går att tillverka skyltar som uppfyller kraven enligt TSFS 2023:36 och TSFS 2023:37 i och med kraven på märkning enligt ECE-reglemente 104 klass C.

### 2. Vad ska uppnås?

Regeländringen avser att underlätta för tillverkare av fordonsskyltar och bidra till uppdaterade regelverk. Ändringen avser även att bidra till att på sikt säkerställa att det kommer finnas fordonsskyltar tillgängliga för de företag som transporterar lång odelbar last.

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

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Sker ingen regeländring så kommer det på sikt inte finnas fordonsskyltar tillgängliga då företag inte längre har retroreflekterande material märkta enligt ECE-reglemente 104.

I och med att ECE-reglemente 150 för fordonsskyltar finns och att vi inte hänvisar till reglementet utan i stället ställer andra krav i våra föreskrifter, kan våra föreskrifter utgöra ett handelshinder.

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

Dagens krav har formen av myndighetsföreskrifter och kan därmed endast ändras genom regeländringar. Vi finner inget alternativ som inte innebär en regeländring.

#### **3.3 Regleringsalternativ**

Vi föreslår att dagens krav på att skyltars retroreflekterande material ska vara E-märkta enligt ECE-reglemente 104 klass C ändras och kompletteras. Kravet på klass C tas bort vilket öppnar för att alla klasser inom reglementet kan nyttjas. Vi kompletterar även bestämmelserna med att material kan vara E-märkta antingen enligt ECE-reglemente 150 eller ECE-reglemente 104. Vi föreslår inga övergångsbestämmelser utan att föreskriftsändringarna träder i kraft så fort som möjligt.

Ett alternativ är att föreslå övergångsbestämmelser för ikraftträdandet.

### **4. Vilka är berörda?**

De som påverkas av regelförslaget är främst tillverkare av fordonsskyltar för markering av breda eller långa fordon eller för markering av lång eller bred odelbar last. Det rör sig om relativt få företag som kan vara små, medelstora och stora.

Indirekt kan förslaget underlätta för företag som använder skyltarna, i första hand transportföretag som transporterar lång eller bred odelbar last. Det är svårt att fastställa eller uppskatta hur många företag det rör sig om men det kan vara små, medelstora och stora företag.

### **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.**

De företag som tillverkar skyltar som är avsedda att märka ut lång eller bred odelbar last kommer att få en enklare och snabbare tillverkningsprocess i sina arbeten med att ta fram skyltar som uppfyller kraven. De kommer inte omfattas av onödig handpåläggning och kan nyttja fler retroreflekterande material. Förslaget kommer därmed att underlätta tillverkningsmässigt, kostnadsmissigt och administrativt för företagen.

En förenklad tillverkningsprocess medför att de företag som använder dessa skyltar bedöms få både en ökad tillgång och billigare skyltar.

## 5.2 Medborgare

Medborgare bedöms inte påverkas av förslaget.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Staten, regioner eller kommunen bedöms inte påverkas av förslaget.

## 5.4 Miljö

Förslaget bedöms ha små miljömässiga konsekvenser, men kan bidra till minskat spill av retroreflekterande material vid framtagandet av fordonsskyltar.

## 5.5 Externa effekter

Förslaget bedöms inte få några externa effekter.

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

Förslaget kommer medföra att företag som tillverkar fordonsskyltar ges fler alternativ till retroreflekterande material för att ta fram fordonsskyltar som uppfyller de krav som vi ställer i våra föreskrifter.

Förslaget bedöms bidra till mer tidsenliga regler som dessutom är mer framtidssäkra då ECE-reglemente 150 kommer att utvecklas vidare och ersätta ECE-reglemente 104. Idag innehåller båda reglementena motsvarande krav på de retroreflekterande materialen vilket inte medför någon höjning av de tekniska kraven för retroreflekterande material. På sikt kommer endast reglemente 150 kunna tillämpas eftersom det idag inte går att få nya retroreflekterande material typgodkända enligt reglemente 104.

Om vi inte ändrar bestämmelserna finns det en risk att Sverige dras inför EU-domstolen då dagens bestämmelser kan ses som ett handelshinder eftersom vi ställer krav på endast ett av två tillämpliga reglementen.

Att vi inte föreslår övergångsbestämmelser beror på att vi öppnar upp för fler retroreflekterande material som får användas för framtagande av fordons skyltar. I och med att ECE-reglemente 150 omfattar samma tekniska krav som ECE-reglemente 104 sker inga förändringar av de tekniska kraven, till exempel på materialens reflektionsförmåga eller färgspektra. Vi inför alltså inte strängare bestämmelser, utan bibehåller nivån på de tekniska kraven men möjliggör för flera olika material.

I samband med de ändringar som presenteras ovan så föreslår vi även språkliga ändringar. Skrivelserna med hänvisningar till UNECE-reglemente ändras till ECE-reglemente då detta ligger i linje med hur myndigheten refererar till dessa internationella lagrum. Dessa ändringar bedöms inte få några konsekvenser utan ska bidra till att underlätta för läsaren.

Vi gör även generella språkliga ändringar som medför att texten förenklas i föreskrifterna för att underlätta förståelse av paragraferna.

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

Transportstyrelsens bemyndigande att föreskriva om fordons skyltar för färd med bred eller lång odelbar last ryms inom de mandat myndigheten har i 4 kap. 15 § och 17 b § trafikförordningen (1998:1276).

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

Regeringens bemyndigande och de föreskrifter vi föreslår bedöms inte gå utöver de skyldigheter som följer av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Det finns inga andra internationella regler som berör detta.

Eftersom förslagen innehåller tekniska krav på fordons skyltar kommer de att anmälas till kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535<sup>1</sup>. Sverige har implementerat detta direktiv genom förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Förslagen omfattar inga bestämmelser om tjänster på den inre marknaden enligt tjänstedirektivet<sup>2</sup>. Föreskrifterna behöver således inte anmälas enligt direktivet.

Förslagen omfattar inga bestämmelser om hantering av dataflöde av uppgifter enligt dataflödesförordningen<sup>3</sup>. Förslaget behöver därmed inte anmälas till kommissionen enligt förordningen.

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

Vi bedömer att förslaget bör träda i kraft så fort som möjligt.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

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

Förslaget kommer att ha en liten positiv påverkan på företags förmåga att transportera bred eller lång odelbar last.

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

Förslaget kommer inte påverka hänsynsmålet.

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden.

<sup>3</sup> 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.

## 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		
<b>Företag</b>	Underlättar framtagande av fordonsskyltar. Billigare fordonsskyltar. På sikt säkerställs tillgången på fordonsskyltar.			
<b>Medborgare</b>	-	-		
<b>Staten m.fl.</b>	-	-		
<b>Externa effekter</b>	Minskat spill vid skylttillverkning.	-		
<b>Totalt</b>				

## E. Samråd

Under framtagandet av nu gällande föreskrifter remitterades underlaget till företag som tillverkar fordonsskyltar. Inga synpunkter inkom vid detta tillfälle. Vi fick heller inga synpunkter på detta i samband med notifiering av förslaget. I samband med att föreskrifterna trädde i kraft blev vi kontaktade av ett företag som framförde den problematik som presenteras i denna konsekvensutredning.

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

Kristofer Elo, utredare  
kristofer.elo@transportstyrelsen.se