

Konsekvensutredning av ändring i kontrollbesiktningsföreskrifterna rörande kontroll av eCall-systemet

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning ändras genom att krav på kontroll av e-Call vid kontrollbesiktning tas bort.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Direktiv 2014/45/EU, har genom delegerat direktiv (EU) 2021/1717, kompletterats med en kontroll av 112-nöduppringningssystemet eCall som ska genomföras på de fordon där systemet är obligatoriskt. Det finns ett obligatoriskt krav att nya typer av fordon som sätts på marknaden efter den 31 mars 2018 ska ha eCall installerat men äldre typer av fordon får fortfarande säljas både utan eCall eller med frivilligt installerat eCall-system.

Telekombranschen har fattat beslut om att avveckla de mobila kommunikationssystemen 2G- och 3G-näten i etapper till slutet av 2027. Avvecklingen börjar med nedsläckning av 3G-nätet till slutet av 2025, som vissa eCall-system använder och är beroende av. När kommunikationen inte kan upprättas varnar fordonens feldiagnossystem och varningslampa för fel i eCall-systemet tänds. Det finns inget sådant krav i fordonsregleringen men tillverkare har valt att varningslampan ska tändas likväl. Det behövs ytterligare information från diagnossystemet för att förstå av vilken anledning varningslampan tänds. Risker finns annars att fordon underkänns för en brist som inte finns i fordonet och som fordonsägare inte kan avhjälpa.

I kontrollbesiktningsföreskrifternas (TSFS 2017:54) kontrollprogram, det vill säga den detaljplan som beskriver vilka komponenter eller detaljer som ska kontrolleras, hur de ska kontrolleras samt hur de ska bedömas, finns flertalet kontrollpunkter kopplade till eCall som inte kan genomföras. Detta på grund av bland annat att uppgifter eller information om systemens ingående delar, mjukvaruversion, funktion och självdiagnostik saknas. Tillverkares skyldighet att tillhandahålla nödvändig information vid besiktning regleras i EU-förordningen 2019/621/EU och där finns ännu inga

krav på att information om eCall ska tillhandahållas av tillverkare. Ytterligare försvårande för kontrollen är att det inte i vare sig registrerade uppgifter i vägtrafikregistret eller av fordonet på ett tydligt sätt framgår om den omfattas av det obligatoriska kravet att ha ett eCall-system.

Enligt direktiv 2014/45/EU, bilaga 1 p.1 stycke 5, beskrivs att orsak till underkännande inte är tillämplig i de fall då orsakerna avser krav som inte gällde enligt relevant lagstiftning för godkännande av fordon vid den tidpunkt då fordonet första gången registrerades, togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav. Detta innebär att fordon riskerar att underkännas felaktigt om kravet tillämpas på fordon som inte måste ha ett obligatoriskt eCall-system.

Sammanfattningsvis innebär nedsläckningen av 2G- och 3G-näten, fordonens utformning, systemens komplexitet och brist på metod, utrustning och information om fordon och systemen att det inte är praktiskt genomförbart att kontrollera eCall-system i dagsläget.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med denna ändring är att fordon inte ska underkännas med brister som inte går att avhjälpa. Då eCall-system som har 2G/3G-uppkoppling inte kommer fungera när dessa nät avvecklas så försvinner förutsättningarna för besiktningsorganen att genomföra kontrollen. Av den anledningen behöver ändringen genomföras så fort det är möjligt.

Den föreslagna regleringen tar även hand om de andra problemen med att genomföra kontroll av eCall som beskrivs i avsnitt 1.

3. Vilka är lösningalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om borttagning av kraven på kontroll av eCall inte kan genomföras innebär det att fordon vid kontrollbesiktning kommer att underkännas med anledning av brister som fordonsägare inte kan avhjälpa.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Då det idag finns föreskrivna krav på kontroll av eCall vid kontrollbesiktning, finns ingen annan lösning på problemet än att ta bort kravet i föreskrifterna.

3.3 Regleringsalternativ

Alternativ 1: (vårt förslag) Kontrollen av eCall tas bort tills förutsättningar finns att göra de beskrivna kontrollerna. Hela stycket 7.13 i bilaga 1 i TSFS 2017:54 tas bort. Vidare tas definitionen av 112-baserat eCall-system i fordon bort ur definitionslistan.

Alternativ 2: Besiktningsorganen får själva ansvara för att de har tillgång till den information de behöver för att förstå om fordonet omfattas av obligatoriskt krav på eCall eller inte. Besiktningsorganen behöver även information om fordonet beträffande vilka komponenter som finns installerade, komponenternas placering och hur komponenternas funktion kan verifieras. Dessa uppgifter behövs för varje fordon taget i bruk från och med maj 2018. Transportstyrelsen bedömer att det blir för svårt för besiktningsorganen att lösa den uppgiften och vi väljer att inte gå vidare med det alternativet.

Alternativ 3: Transportstyrelsen avvaktar pågående revidering av besiktningspaketet för att se om där finns förslag på en lösning på detta problem. Under tiden skulle fordon fortsättningsvis inte kunna besiktas enligt de krav som finns och fordon underkännas utan att kunna repareras, vilket leder till körförbud. Transportstyrelsen väljer att inte gå vidare med detta alternativ då det inte löser problemet för de enskilda när 2G- och 3G-nätet släcks ner.

4. Vilka är berörda?

Fordonsägare och besiktningsorgan berörs av förslaget.

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.

Besiktningsorgan kommer behöva anpassa sina kontrollbesiktningar till att inte omfatta kontroll av eCall. Det kan även bli nödvändigt att göra mindre justeringar av besiktningsorganens IT-system.

5.2 Enskilda

Det kommer att innebära att ägare av fordon med eCall system som inte kan kontrolleras, inte fungerar eller inte kan repareras för att bristen inte beror på fel i fordonets system kommer att slippa en kostnad för en sådan reparation eller ombyggnad. Om system slutar att fungera återstår fordonsägarens skyldighet att se till att fordon är i föreskrivet skick men kontrollen vid besiktning utgår.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget bedöms inte ha påverkan på staten, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Förslaget bedöms inte ha miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

Förslagen bedöms inte ha påverkan på trafiksäkerhet och miljö.

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

Transportstyrelsen bedömer att alternativ 1 är det bästa alternativet just nu. Fördelen med detta alternativ är att ändringen kan genomföras direkt och löser problemet omgående. De övriga alternativen kräver ytterligare förutsättningar, exempelvis information om fordon och eventuella stödsystem, som inte finns just nu. Möjligtvis kommer det andra lösningar på problemet genom ändring i kommande harmoniserad EU-reglering.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande finns i 8 kap. 16 § fordonsförordningen där det anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om omfattningen av den kontroll som avses i fordonsförordningen.

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

Den EU-rättsliga regleringen för besiktning är huvudsakligen direktiv 2014/45/EU. Direktivet är en minimireglering och är infört i svensk lagstiftning och då främst i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2017:54. Föreslagen reglering är förenlig med EU-rätten och även i övrigt förenlig med annan internationell reglering.

Vad gäller eCall använder Transportstyrelsen möjligheten i direktivet att undanta vissa fordon från krav när kontroller inte kan genomföras. Delar av reglerna utgör tekniska krav, varför föreskriftsförslaget behöver anmälas till EU-kommissionen.

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

Då eCall-system som har 2G/3G-uppkoppling inte kommer fungera när dessa nät avvecklas så försvinner förutsättningarna för besiktningsorganen

att genomföra kontrollen. Av den anledningen behöver ändringen genomföras så fort det är möjligt. Transportstyrelsen planerar därför att besluta föreskrifterna efter att processen för anmälan av tekniska föreskrifter i enlighet med förordningen (1994:2029) om tekniska regler är avslutad och att de träder ikraft så snart som möjligt därefter.

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?

Med den föreslagna regleringen bibehålls den tillgänglighet till transportsystemet som fordonsägare har idag.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte ha inverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag		Besiktningsorgan kommer behöva anpassa sina kontrollbesiktningar till att inte omfatta kontroll av eCall. Det blir även nödvändigt att göra mindre justeringar av besiktningsorganens IT-system.		
Medborgare	Föreslagen ändring avseende kontroll av 112-ecall system innebär att bilägare inte får körförbud på grund av brister som denne inte kan åtgärda genom reparation av fordonet.			
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms vara proportionerligt och vi bedömer att förslaget, sett tillsammans med annan reglering på området, inte medför mer långtgående kostnader och begränsningar för de som berörs än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna.

F. Uppföljning och utvärdering

Underkännandefrekvens skulle kunna följas upp genom statistisk undersökning av inrapporterade brister till vägtrafikregistret, vilket endast görs som riktade insatser om vi blir uppmärksammade på brister. Statistisk uppföljning sker löpande genom Transportstyrelsens tillsyn av besiktningsmarknaden. Resultatet redovisas i en årlig rapport. Effekter på trafiksäkerhet och miljö är svårare att följa upp eftersom det saknas möjlighet att se samband mellan besiktningskrav och trafikolyckor.

G. Samråd

Transportstyrelsen etablerade en besiktningskommitté 2019 för att samråda med hela branschen angående både kontrollbesiktning och registreringsbesiktning i två arbetsgrupper i besiktningskommittén. I arbetsgrupperna har Polismyndigheten, besiktningsorgan, företrädare för åkerinäring, branschorganisation för tillverkare och importörer, hobbyfordon och motorcykelorganisationer deltagit och bidragit med synpunkter och inspel om brister i nuvarande reglering.

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

Anders Gunneriusson
010-49 55 667
anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se

Niklas Aspholme
010-49 56 712
niklas.aspholme@transportstyrelsen.se