

Konsekvensutredning av ändrade krav för digitalt anslutna alkolås samt ny utgåva av standard för godkännande av alkolås

Transportstyrelsens förslag:

Extra service av alkolås ska inte krävas om batterispänningen har brutits när alkolåset är anslutet till fordonet genom digitalt gränssnitt. För sådan anslutning av alkolås ska istället extra service krävas om fordonet har förflyttats utan godkänt utandningsprov.

Alkolås som ska godkännas ska uppfylla den senaste utgåvan av standarden EN 50436-1.

Tidigare godkända alkolås får installeras i fordon upp till ett år efter ikraftträdandet av de nya föreskrifterna och användas som längst under den tid som villkor om alkolås gäller.

A. Allmänt

För den som fått eller riskerar att få sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri finns det möjlighet att få fortsätta köra med ett alkolås installerat i bilen inom ett så kallat villkorsprogram. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:70) om godkännande av alkolås (fortsatt kallade alkolåsföreskrifterna) innehåller bestämmelser om alkolås och krav på leverantörer av alkolås för de som har körkort med villkor om alkolås. Motsvarande krav på användaren finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:7) om innehav av körkort med villkor om alkolås. Föreskrifterna behöver nu ses över då de orsakar problem för de som har alkolås installerade i nyare eldrivna bilar där strömförsörjningen till alkolåset bryts till följd av energisparfunktioner. Även hänvisningen till standarden EN 50436-1 (se Faktaruta på sidan 2) som föreskrifterna hänvisar till avseende godkännande av alkolås behöver ses över då det har kommit en ny utgåva.

FAKTARUTA: Den europeiska standardserien EN 50436 Alkolås – Fordringar och provning

Den europeiska standardserien EN 50436 Alkolås – Fordring och provning ("alkolåsstandarden") består av fem delar som specificerar tekniska krav, testmetoder och väsentliga prestandakriterier för alkolås för att säkerställa att de fungerar tillförlitligt och effektivt. Den ger även vägledning för myndigheter, beslutsfattare, inköpare och användare.

Del 1: Instrument med munstycke som mäter alkohol i utandningsprov för villkorsprogram och för allmänt förebyggande syfte (EN 50436-1)

Del 3: Vägledning för myndigheter, beslutsfattare, inköpare och användare (EN 50436-3)

Del 4: Anslutning och digitalt gränssnitt mellan alkolås och fordon (EN 50436-4)

Del 6: Datasäkerhet (EN 50436-6)

Del 7: Installationsdokument (EN 50436-7)

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Strömbortfall

Av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 (GSR) framgår det att motorfordon ska vara förberedda med ett gränssnitt enligt del 7 av alkolåsstandarden för att underlätta installation av eftermarknads-alkolås. Utifrån standarden finns tre möjliga typer av gränssnitt:

- Analog/traditionell (kabel som bryter en startkrets).
- Semidigital (exempelvis en ingång till en styrenhet i fordonet).
- Digital (inkoppling via LIN- eller CAN-bussnätverket).

Om ett fordon förbereds med digitalt gränssnitt ska del 4 av alkolåsstandarden följas. Denna typ av gränssnitt underlättar inkoppling av alkolås eftersom det i regel inte krävs ett lika stort ingrepp i bilen som vid en traditionell inkoppling och det krävs oftast inte heller någon extra hårdvara som kan innebära ytterligare kostnader. Det är en modernare och säkrare lösning som är bättre anpassad efter dagens komplexa fordon.

Transportstyrelsens föreskrifter

Enligt alkolåsföreskrifterna ska alkolåset begära en extra service före föreskriven tidpunkt om särskilda händelser inträffar. En sådan händelse är om batterispänningen har brutits vid tre tillfällen sedan den senaste servicen. Om service av alkolåset inte har utförts inom sju dagar efter att en sådan

händelse har inträffat ska alkolåset förhindra att fordonet kan startas. Alkolåsleverantören får dock tillhandahålla en engångskod för upplåsning som medger färd till serviceställe under förutsättning att upplåsningen är

- tidsbegränsad till högst sex timmar,
- att utandningsprov krävs, och
- att övriga krav på alkolåset följs.

Syftet med regleringen är att fånga upp eventuellt framförande av fordonet utan att alkolåset har varit aktivt.

Problem

För att spara energi kan fordonstillverkaren välja att stänga ner strömförsörjningen till icke-kritiska delar av fordonet när det är avstängt, däribland strömförsörjningen till alkolåset i det fall fordonet är förberett med digitalt gränssnitt. Om fordonstillverkaren bedömer strömförsörjningen till alkolåset som icke-kritiskt innebär det att alkolåset stängs av när bilen är avstängd och startas upp igen när bilen startas. För sådana fordon innebär det att alkolåset kommer begära en extra service när fordonet har stängts av vid tre tillfällen på grund av att batterispänningen har brutits i samband med det. Det blir både besvärligt och kostsamt för användaren, vilket inte är en rimlig situation med tanke på att de extra servicearna inte beror på misskötsamhet.

Detta problem uppstod 2022 när andra utgåvan av del 4 till alkolåsstandarden blev gällande och förekommer särskilt för alkolås som är installerade i nyare eldrivna bilar. De första dispensansökningarna om undantag från föreskrifterna för dessa bilar inkom till Transportstyrelsen under september 2025. Sedan dess har ett tjugotal ansökningar inkommit vilket motsvara två till tre dispensansökningar per månad. I och med att antalet eldrivna bilar ökar i den svenska fordonsflottan kan det antas att problemet med extra service på grund av bruten batterispänning kommer öka för de personer som har körkort med villkor om alkolås.

1.2 Ny utgåva av alkolåsstandarden

Under 2023 fastställdes tredje utgåvan av del 1 till alkolåsstandarden, vilken ersätter de två tidigare utgåvorna av del 1 och del 2¹ från och med 19 juni 2026. Fram till dess gäller samtliga av dessa utgåvor under en övergångsperiod.

Utöver att del 2 av alkolåsstandarden har lagts till i del 1 innebär den nya utgåvan i korthet att

¹ Del 2: Instrument som mäter alkohol i utandningsprov med munstycke och används förebyggande i kvalitetssäkringssyfte (EN 50436-2)

- listan över definitioner har uppdaterats
- vissa kravskärpningar har gjorts (särskilt gällande mätnoggrannhet och energiförbrukning)
- testmetoder har specificerats och tydliggjorts.

Ett alkalås som uppfyller kraven i den nya utgåvan av del 1 uppfyller även kraven i den tidigare utgåvan.²

Transportstyrelsens föreskrifter

Enligt alkalåsföreskrifterna behöver ett alkalås uppfylla kraven i den andra utgåvan av del 1 till alkalåsstandarden för att kunna bli godkänt att användas av den som har körkort med villkor om alkalås.

Problem

Eftersom den andra utgåvan av del 1 till alkalåsstandarden upphör att gälla från och med den 19 juni 2026 innebär det att det inte längre kommer tillverkas alkalås enligt den utgåvan från och med då. Det innebär i sin tur att alkalåsföreskrifterna inte kommer vara uppdaterade för godkännande av nyare alkalås. Det är dock i sig inget akut problem för villkorsprogrammet. Dels eftersom det finns flertalet alkalås godkända enligt den äldre utgåvan av standarden på marknaden och dels för att alkalås som uppfyller den nyare utgåvan av standarden även uppfyller den tidigare. Problemet handlar snarare om att kraven vi ställer på alkalås genom våra föreskrifter inte når upp till samma nivå som den uppdaterade standarden och vi tar därmed inte tillvara på den teknikutveckling som sker på alkalåsområdet.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med föreskriftsförslaget är ett uppdaterat regelverk för godkännande av alkalås som tar tillvara på den teknikutveckling som sker, både på fordons- och alkalåsområdet.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inget görs kommer regelverket för godkännande av alkalås inte ta hänsyn till teknikutvecklingen, både vad gäller reglerna om bruten batterispänning samt hänvisningen till den äldre utgåvan av standarden. Befintlig reglering avseende bruten batterispänning försvårar framförallt användningen av nyare eldrivna bilar i villkorsprogrammet, medan hänvisningen till den äldre utgåvan av standarden inte tar tillvara på teknikutvecklingen på alkalåsområdet.

² Enligt uppgift från Svensk Elstandards kommitté för alkalås.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det saknas alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ – strömbortfall

Eftersom vi jobbar för ett fossilfritt transportsystem där antalet fordon som drivs av el ökar för varje år behöver vi se över regleringen om bruten batterispänning i våra föreskrifter.

Alternativ 1 – Ändrade krav för alkalås som är anslutna genom digitalt gränssnitt (Transportstyrelsens förslag)

Bestämmelserna om registrering av händelse vid bruten batterispänning och krav på extra service i anslutning till sådan händelse ska enbart gälla för alkalås som inte ansluts med digitalt gränssnitt. För alkalås som ansluts med digitalt gränssnitt ska istället en förflyttning av fordonet utan godkänt utandningsprov registreras som en händelse med datum och klockslag. En sådan händelse ska leda till att alkalåset ska begära en extra service före föreskriven tidpunkt för service. En extra service ska begäras efter att händelsen har inträffat en gång.

De ändrade kraven införs under en övergångsperiod genom att nya alkalås som ska godkännas efter ikraftträdandet av de nya föreskrifterna ska uppfylla de ändrade kraven. Alkalås som har godkänts enligt tidigare krav får installeras i fordon upp till ett år efter ikraftträdandet av de nya föreskrifterna och användas så länge som villkorstiden löper.

Alternativ 2 – Borttagande av krav på extra service vid bruten batterispänning för alkalås som är anslutna genom digitalt gränssnitt

Krav på extra service i anslutning till bruten batterispänning ska enbart gälla för alkalås som inte ansluts med digitalt gränssnitt. För alkalås som ansluts med digitalt gränssnitt införs inga andra krav. Borttagandet av kravet blir gällande vid ikraftträdandet av de nya föreskrifterna.

3.4 Regleringsalternativ – ny utgåva av alkalåsstandard

Alkalås som ska godkännas ska uppfylla den senaste utgåvan av del 1 av alkalåsstandarden. Till det finns inga alternativ, men hänsyn behöver tas till hur den uppdaterade standarden ska införas.

Alternativ 1 – Äldre alkalås får installeras och användas under en tidsbestämd period efter ikraftträdandet (Transportstyrelsens förslag)

Nya alkalås som ska godkännas efter ikraftträdandet av de nya föreskrifterna ska uppfylla kraven i den senaste utgåvan av alkalåsstandarden.

Alkalås som har godkänts enligt tidigare standarder får installeras i fordon upp till ett år efter ikraftträdandet av de nya föreskrifterna och användas så länge som villkortstiden löper.

Alternativ 2 – Äldre alkolås får fortsätta att användas utan tidsbegränsning även efter att nya föreskrifter trätt i kraft

Ett alternativ till reglering är att de alkolås som har godkänts enligt äldre föreskrifter fortsatt får användas utan tidsbegränsning efter att de nya föreskrifterna har trätt i kraft.

4. Vilka är berörda?

De som berörs av den föreslagna regleringen är främst företag som tillhandahåller alkolås till villkorsprogrammet och enskilda som har körkort med villkor om alkolås. Även provningsorgan, Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) berörs eller kan beröras till viss del.

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.

Alkolåsleverantörer

Totalt finns tre godkända leverantörer av alkolås som utifrån omsättning är att betrakta som små till medelstora företag utifrån enligt den nya definitionen av SMF-företag³. Samtliga företag har blivit tillfrågade om vilka effekter den föreslagna regleringen skulle få för dem, varav två har svarat. De anger att det behövs tid för att anpassa sig efter den nya standarden, men inte specificerat vilka kostnader det kommer innebära. Ett av företagen anger att anpassningen inte kommer innebära något högre pris på själva alkolåset.

Enligt ett provningsorgan, som testar alkolås enligt alkolåsstandard, finns möjlighet att genomföra kompletterande test på befintliga alkolås för de delar som är nya eller förändrade i den nya versionen av standarden. Ett kompletterande test skulle kosta omkring 100 000 kr och ta ungefär en månad att genomföra. Detta skulle innebära en besparing för alkolåsleverantören då ett fullständigt test kostar omkring 750 000 kr och tar ungefär ett år att genomföra.

³ Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

För att uppfylla de nya kraven om förflyttning utan godkänt utandningsprov efter övergångsperioden behöver leverantörerna utöka sitt befintliga godkännande av alkolås eller få ett fullständigt godkännande av ett nytt alkolås. Detta är förenat med en lägre kostnad för provning vid ett utökande av godkännandet eller kostnad för ett fullständigt test vid godkännande av ett nytt alkolås.

Utifrån ovanstående är Transportstyrelsens bedömning att förslaget inte får några betydande konsekvenser för alkolåslleverantörerna, förutsatt att de får tid för omställning.

Provningsorgan

De organ som provar alkolåsen utifrån alkolåsstandarden kommer behöva uppdatera sin ackreditering med anledning av den nya standarden. Ett provningsorgan anger att kostnaden för en sådan uppdatering uppgår till omkring 250 000 kr och påverkar dem således negativt.

Att standarder uppdateras är inget anmärkningsvärt i sig. Transportstyrelsens bedömning är därmed att provningsorganen bör ha tagit höjd för den kostnad som en uppdatering av ackrediteringen innebär och att den därför inte ska innebära några konsekvenser av betydelse för dem.

5.2 Enskilda

Den föreslagna regleringen för alkolås som kopplas in digitalt bedöms inte få några negativa konsekvenser för enskilda. Förslaget underlättar användningen av alkolås i dessa fordon och minskar kostnaderna både vad gäller dagens behov av ansökan om undantag och krav på extra service.

Ett alkolås som är avsett för att användas i villkorsprogrammet kostar idag omkring 22 000 kronor. Det är även möjligt att hyra ett alkolås och då ligger kostnaden på ungefär 950 – 1 450 kronor per månad beroende på om villkorstiden är två eller ett år. Vad som ingår i priset vid köp eller hyra av alkolås varierar och kan vara exempelvis installation, service och support. Utifrån alkolåslleverantörernas svar förväntas priset på alkolås inte förändras, eller åtminstone inte öka betydande, i och med uppdateringen till den nya standarden.

Utifrån ovanstående bedöms inte den föreslagna regleringen få några konsekvenser av betydelse för den enskilde.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Regleringsförslaget innebär att det bör inkomma färre larm till följd av bruten batterispänning till Transportstyrelsen och därmed minskar belastningen på handläggningen av sådana ärenden. Även antalet dispensansökningar bör minska.

Regleringsförslaget innebär också att Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) kommer behöva ackreditera berörda provningsorgan med anledning av den nya standarden.

Inget av ovanstående bedöms som konsekvenser av betydelse.

5.4 Miljö

Föreskriftsförslaget öppnar upp för användning av alkalåsar i nyare eldrivna bilar. Eftersom det är förhållandevis få fordon som används i villkorsprogrammet bedöms dock effekterna på miljön vara begränsade.

5.5 Externa effekter

Föreskriftsförslaget bedöms inte få några konsekvenser av betydelse för samhället i stort.

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

6.1 Strömbortfall

Alternativ 1 – Ändrade krav för alkalåsar som är anslutna genom digitalt gränssnitt (Transportstyrelsens förslag)

Genom att jämföra uppgift om odometertal (mätarställning) vid uppstart och nedstängning samt att larm ska genereras om odometertalet har ändrats utan ett godkänt utandningsprov, bedöms samma syfte uppnås som bestämmelserna om bruten batterispänning. När odometertalen vid nedstängning och uppstart inte stämmer överens står det klart att fordonet har förflyttats utan godkänt utandningsprov och därmed bedöms en händelse som tillräcklig för att extra service ska krävas.

Anledningen till att regleringen enbart föreslås för alkalåsar som ansluts genom digitalt gränssnitt är att det enbart är de bilar som är förberedda med digitalt gränssnitt som registrerar uppgift om odometertal. Hur odometertal ska registreras framgår av del 4 till alkalåsarstandardens som endast omfattar dessa bilar.

Genom övergångsbestämmelserna blir de ändrade kraven inte tvingande på en gång. Det ger alkalåsarleverantörerna möjlighet att antingen utöka befintliga godkännanden av alkalåsar eller att avvakta till dess att kravet på den nya utgåvan av standarden blir tvingande (se Alternativ 1 under avsnitt 3.4) då ett större utökat godkännande alternativt nytt godkännande ändå kommer krävas. Under övergångsperioden kommer det finnas alkalåsar som är installerade genom digitalt gränssnitt som inte kommer att larma när batterispänningen bryts eller när fordonet förflyttas utan godkänt utandningsprov. Eftersom det rör sig om få alkalåsar som dessutom är svåra

att koppla ut utan särskilda kunskaper bedöms detta som ett mindre problem. Det är också på detta sätt de som beviljas dispens från kraven på bruten batterispänning hanteras idag.

Alternativ 2 – Borttagande av krav på extra service vid bruten batterispänning för alkalås som är anslutna genom digitalt gränssnitt

Alternativet innebär att det inte finns något krav som fångar upp ett eventuellt framförande av fordonet utan godkänt utandningsprov när alkalåset är anslutet genom digitalt gränssnitt. Enligt uppgift från ett samverkansmöte med Svensk Elstandard (där två av tre alkalåsleverantörer är medlemmar i kommittén för alkalås) är det mycket svårare att koppla bort och återansluta digitala alkalås än traditionella analoga. Att kringgå de digitala alkalåsen på det sättet är alltså för svårt för gemene man och därför menar de att kravet kan tas bort utan att det bör innebära något problem.

Eftersom kravet om extra service vid bruten batterispänning finns för att fånga upp körkortshavarens beteende både under villkorstiden och inför ett eventuellt framtida körkort utan villkor om alkalås, behöver riskerna med att plocka bort kravet utredas ur ett användarperspektiv. Det är dock utanför ramarna för detta föreskriftsarbete. Vår bedömning är därmed att det inte är aktuellt att ta bort kravet om extra service vid bruten batterispänning utan en föregående utredning kopplat till användaren av alkalåset.

6.2 Ny utgåva av alkalåsstandard

För att ta tillvara på den tekniska utvecklingen på alkalåsområdet behöver Transportstyrelsens föreskrifter uppdateras med hänvisning till den senaste utgåvan av del 1 till alkalåsstandarderna.

Alternativ 1 – Äldre alkalås får installeras och användas under en tidsbestämd period efter ikraftträdandet (Transportstyrelsens förslag)

Alternativet innebär att äldre alkalås kommer kunna användas i fordon upp till tre år innan nyare alkalås blir tvingande. Genom denna bestämmelse fasas de äldre alkalåsen ut istället för att behöva bytas ut på en gång eller under villkorstiden. Det blir en mjukare övergång för alkalåsleverantörerna med tid för omställning och den ekonomiska påverkan på enskilda minimeras samtidigt som alkalåsen som framöver kommer att användas i villkorsprogrammet moderniseras.

Alternativ 2 – Äldre alkalås får fortsätta att användas utan tidsbegränsning även efter att nya föreskrifter trätt i kraft

Alternativet innebär att alkalås som har godkänts mot tidigare utgåvor av standarden får fortsätta att användas inom villkorsprogrammet till dess att de tas ur bruk. Det här är det alternativ som har minst ekonomisk påverkan på leverantörer av alkalås samt enskilda användare av alkalås eftersom tiden för när de behöver övergå till det nya regelverket förlängs betydligt. Även om det är positivt i sig finns en risk att äldre alkalås, som inte lever upp till

ny föreskriven nivå, inte ger plats för nya utvecklade och förbättrade alkolås.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens beslutanderätt grundar sig på bemyndigandet i 8 kap. 5 a § körkortsförordningen (1998:980).

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

Föreskriftsförslaget bedöms inte gå utöver EU-lagstiftning eller annan internationell reglering då det inte finns någon sådan reglering för godkännande av alkolås.

Reglerna utgör tekniska krav för alkolås. De föreslagna föreskrifterna bedöms därför omfattas av anmälningsskyldighet, enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga krav som innebär reglering av yrken varför någon anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer inte behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i 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 (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

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

Den föreslagna regleringen planeras träda i kraft tre månader efter beslut, under andra kvartalet 2027, för att ta hänsyn till eventuell omställning.

Fram till att nya föreskrifter har trätt i kraft behöver problemet med bruten batterispänning fortsatt hanteras genom dispensansökningar. Vad gäller den nya utgåvan av alkolåsstandarden finns möjlighet för Transportstyrelsen att godkänna alkolås mot den innan de nya föreskrifterna har trätt i kraft

eftersom alkolås som uppfyller den nya utgåvan även uppfyller den äldre standarden. Det bör därför inte innebära något problem med att föreskrifterna fortfarande hänvisar till den andra utgåvan av standarden när den slutar gälla i juni 2026.

Information om ändrade föreskrifter kommer publiceras på Transportstyrelsens hemsida samt skickas ut till remissinstanserna när beslut om nya föreskrifter har tagits. Alkolåsleverantörerna behöver också informeras om hur det nya larmet om förflyttning utan godkänt utandningsprov ska rapporteras till Transportstyrelsen. Ingen ytterligare informationsinsats bedöms som nödvändig för dessa föreskriftsändringar.

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 jämförbart, 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?

Den föreslagna regleringen bedöms få positiv påverkan på funktionsmålet genom ökad tillgänglighet till transportsystemet samt genom att bidra till teknikutvecklingen.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Även om miljöpåverkan bedöms som förhållandevis liten förväntas föreslagna reglering ändå få positiv påverkan på hänsynsmålet då det bidrar till miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan. Även användningen av utvecklade och förbättrade alkolås verkar positivt på hänsynsmålet då det bidrar till ökad trafiksäkerhet.

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.

Remiss

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag		Leverantörer av alkoholås behöver få nya eller befintliga alkoholås godkända enligt de nya kraven.		
	Provningsorgan får testa nya alkoholås	Provningsorgan behöver uppdatera sin ackreditering.		
Enskilda	Minskade kostnader då behov av dispensansökningar och extra service på grund av strömsparfunktioner försvinner.			
Staten m.fl.				Att Transportstyrelsen får färre larm som behöver handläggas och färre dispensansökningar samt att SWEDAC behöver ackreditera provorgan bedöms som så pass små effekter att de inte ger några för- eller nackdelar.
Externa effekter	Underlättar användning av alkoholås i nyare eldrivna bilar.			
Totalt				Även om förslaget innebär viss ekonomisk påverkan på företag bedöms ändringarna som nödvändiga att genomföra för att hålla aktuella regelverk uppdaterade.

E. Förslagets proportionalitet

De föreskriftsändringar som föreslås är nödvändiga för att ta hänsyn till teknikutvecklingen och är anpassade för att skapa så liten ekonomisk

påverkan på berörda som möjligt. Dels genom alternativ reglering och dels genom övergångsbestämmelser för äldre alkoholås. Föreskriftsförslaget bedöms därmed som proportionerligt.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering av regleringen bedöms rymmas inom ramen för tillsynen gällande alkoholås och krav på leverantörer av alkoholås enligt körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980) som Transportstyrelsen ansvarar för.

G. Samråd

Det föreligger ingen samrådsskyldighet kopplad till alkoholåsregleringen. Under utredningen har vi dock haft samverkan med samtliga leverantörer av alkoholås till villkorsprogrammet, Svensk Elstandards (SEK) kommitté för alkoholås samt MHF Test Lab.

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

Josefine Montelius, utredare
josefine.montelius@transportstyrelsen.se
010-495 51 66