# Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om fast, svagt, blått ljus som visas från utryckningsfordon tillhörande Polismyndigheten

**Transportstyrelsens förslag:**

Att 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 och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:11) om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa ändras så att Polismyndighetens utryckningsfordon får vara utrustade med lykta som avger fast, svagt, blått ljus.

# Allmänt

## Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Enligt 3 kap. 77 a § trafikförordningen (1998:1276) får fast, svagt, blått ljus visas från ett utryckningsfordon som tillhör Polismyndigheten och används i yrkesutövning av en polisman. Bestämmelsen träder i kraft den 1 oktober 2023.

Bakgrunden till ändringen i trafikförordningen är en hemställan från Polismyndigheten till regeringen om att det ska vara tillåtet för myndighetens utryckningsfordon att visa ett fast svagt blått ljus. Polismyndigheten har uttryckt behov av att få en generell möjlighet att kunna använda en icke stressande, provocerande eller eskalerande ljussignal på fordonen för att synliggöra att polis är på plats, som inbjuder människor att närma sig polisen och som ger ett trygghetsskapande intryck av polisiär närvaro där medborgarna vistas.

Polismyndighetens utryckningsfordon har saknat ett sätt att med hjälp av en ljusfunktion förmedla en polisiär närvaro och tillgänglighet i samhället utan att använda bilens ordinarie blåljusfunktion (larmanordning) som bara kan användas i särskilda undantagsfall och då för att påkalla fri väg i trafiken eller varna trafikanter. Detta bedöms av Polismyndigheten utgöra en brist och stora möjligheter finns att förbättra synligheten. Behovet av att kunna använda bilens takmonterade larmbåge för identifieringsljus finns i många situationer. Det kan exempelvis vara under rutinmässig patrullering i bostadsområden och krogmiljöer, i samband med övervakning av demonstrationståg och allmänna sammankomster eller vid trafikövervakning på både kommunala vägar eller landsvägar. Det som Polismyndigheten kallar identifieringsljus kompletterar polisiära kännetecknen på fordonet och skapar särskild nytta under kvälls- och nattetid när ljusförhållandena gör polisfordonet svårare att upptäcka.

Polismyndigheten har sedan 2014, efter att Transportstyrelsen medgett undantag från bestämmelser i trafikförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av fordonsförordningen (2009:211), bedrivit en försöksverksamhet där man utrustat Polismyndighetens utryckningsfordon med ett fast, svagt, blått ljus och använt ljuset i trafik. VTI (Statens väg- och transportinstitut) har inom ramen för försöksverksamheten genomfört fältexperiment och enkätstudier för att utvärdera ljusets synlighetsfrämjande och trygghetsskapande effekter. Den övergripande slutsatsen att ljuset är effektivt i båda dessa avseenden.[[1]](#footnote-2)

Polismyndighetens registrerade utryckningsfordon omfattar olika typer av motorfordon av olika fordonsslag som personbil, lastbil, buss och motorcykel. För att Polismyndighetens utryckningsfordon ska få möjlighet att utrustas med lyktor som visar sådant svagt, fast, blått ljus behöver ändring göras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare (TSFS 2016:22) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:11) om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa. I föreskrifterna framgår att fordon inte får ha strålkastare eller lyktor av annat slag än som finns angivna i dessa eller i andra av Transportstyrelsen utfärdade föreskrifter.

## Vad ska uppnås?

Genom den föreslagna föreskriftsändringen får Polismyndighetens utryckningsfordon utrustas med lyktor som visar fast, svagt, blått ljus vilka enligt 3 kap. 77 a § trafikförordningen tillåts användas på Polismyndighetens utryckningsfordon från den 1 oktober 2023. Föreskriftsändringar innebär alltså att användning av ljusen enligt trafikförordningen blir möjlig i praktiken.

## Vilka är lösningsalternativen?

### Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs får Polismyndighetens utryckningsfordon inte utrustas med de identifieringsljus som regeringen har beslutat ska få användas. Därigenom kommer syftet med regeln att öka fordonens synlighet och öka tryggheten genom polisfordonens närvaro med tillämpning av 3 kap. 77 a § trafikförordningen inte att uppfyllas.

### Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inget alternativ som inte innebär reglering.

### Regleringsalternativ

En bestämmelse om att Polismyndighetens utryckningsfordon får utrustas med fast, svagt blått ljus behöver införas i bilaga 1, punkt 20 om belysnings- och ljussignalanordningar och deras installation TSFS 2016:22 samt i 5 kap.om belysnings- och reflexanordningar TSFS 2021:11.

#### Bakgrund

Det identifieringsljus som används på Polismyndighetens utryckningsfordon idag tänds upp med fast svagt blått ljussken i samma takmonterade larmbåge som används för ordinarie blåljusfunktion för att påkalla fri väg eller varna trafikanter. Utrustningen är enhetlig på alla nya utryckningsfordon, från år 2020, som Polismyndigheten använder.

Larmbågen styrs av ett avancerat styrsystem för fordonets verksamhetsanpassande funktioner, som till exempel ljus, ljud och lås. Identifieringsljuset manövreras genom en egen touchknapp i det digitala användargränssnittet där ljusfunktionen kan startas och stängas av. Systemet är konstruerat så att när fordonets ordinarie blåljusfunktion aktiveras, stängs identifieringsljuset automatiskt av. Det finns inte heller möjlighet att tända identifieringsljuset samtidigt med andra ljusfunktioner i larmbågen.

Den ordinarie blåljusfunktionen omfattas av typgodkännandekrav (ECE-reglemente R65) som exempelvis reglerar tillåtna ljusstyrkor i olika intervall för olika ljus och om de ska användas under natt respektive dag. I reglementet finns inga typgodkännandekrav för identifieringsljus.

Den leverantör som levererar larmbågarna till polisen idag anger att den uppfattbara ljusstyrkan för identifieringsljuset sänkts med hjälp av pulsmodulering till ungefär 2 % av den maximala prestandan för larmbågens ordinarie blåljusfunktion för klass 1 (dag). Detta rimmar väl med Polismyndighetens krav vid upphandling av larmbågen.

Det saknas uppmätta värden för ljusstyrka för det identifieringsljus som används på Polismyndighetens utryckningsfordon idag. Det är också oklart hur stor den verkliga skillnaden i ljusstyrka är mellan identifieringsljuset och larmbågens ordinarie blåljusfunktion. Det totala ljusflödet från larmbågen beror på hur den bestyckas på det aktuella utryckningsfordonet och kan variera beroende på fordonets typ eller storlek.

Nedan följer två övervägda alternativ till reglering avseende ljusstyrkan från ljuset.

#### Alternativ 1

Alternativ 1 innebär reglering i text av att det fasta, svaga, blåa ljuset tydligt ska kunna särskiljas från blåljusfunktioner från larmanordningen och inte vara bländande eller dimbart. (Transportstyrelsens förslag).

#### Alternativ 2

Alternativ 2 innebär reglering enligt alternativ 1 kompletterad med ett allmänt råd som anger hur kravet kan uppfyllas genom att ange tillämplig ljusstyrka för identifieringsljuset i candela eller genom en andel av larmbågens maximala ljusstyrka.

## Vilka är berörda?

De föreslagna föreskriftsändringarna berör Polismyndighetens verksamhet, och tillverkare av den utrustning Polismyndigheten upphandlar.

## Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 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 föreslagna föreskriftsändringarna berör företag som är verksamma inom konstruktion och försäljning av lyktor, takmonterade larmbågar m.m. samt företag som är verksamma med att tillverka och sälja utryckningsfordon. Emellertid är dessa branscher lyhörda inför förändringar påkallade av teknikutveckling och förändrat regelverk varför påverkan på företagen bör vara marginell i sammanhanget.

Eftersom utryckningsfordon för statliga myndigheter upphandlas enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling påverkas endast de företag som avser att lämna in anbud i en sådan upphandling, eller har ingått ramavtal med myndigheten.

Möjligheten att utrusta larmbågen med identifieringsljus skulle eventuellt kunna kräva konstruktionsförändringar som i slutänden har en påverkan på produktpriset ut till kund. Kostnader kan uppstå för konstruktionsarbete, provnings- och certifieringsarbeten samt ställkostnader inför serieproduktion. I Polismyndighetens fall får den vinnande leverantören kostnadstäckning för sitt arbete när produkten sedermera upphandlats och säljs till myndigheten. Ett tillåtande av identifieringsljuset bedöms ha mycket liten påverkan på konkurrensförhållandet för de företag som lämnar anbud vid Polismyndighetens upphandling av det kompletta utryckningsfordonet.

Polismyndigheten äger ungefär 3 600 utryckningsfordon. Av dessa är idag ungefär 1 500 fordon tekniskt beskaffade för att möjliggöra användandet av identifieringsljus. Alla nya utryckningspolisfordon som levereras från år 2020 och framåt är tekniskt beskaffade för att kunna visa identifieringsljus.

### Medborgare

Föreskriftsförslagen medför inga konsekvenser för medborgarna.

### Staten, regioner eller kommuner

Föreslagna ändringar medför ingen påverkan på kommuner och regioner men däremot vissa effekter för Polismyndigheten.

På grund av att identifieringsljuset inte är obligatorisk utrustning tillkommer kostnader endast i den mån fordon utrustas med ljuset för användning i enlighet med de nya bestämmelserna i trafikförordningen.

Eftersom nya utryckningsfordon som Polismyndigheten införskaffar samt i viss grad befintliga fordon sedan år 2013 redan stödjer tekniken med identifieringsljuset, kommer Polismyndighetens ökade kostnader för utrustningen bli begränsade. Kostnaderna avser främst underhåll, utbildning och kommunikation om identifieringsljusutrustningen och dess funktion. Dessa kostnader bedöms vara obetydliga.

### Miljö

Att utrusta Polismyndighetens utryckningsfordon med identifieringsljus bedöms inte få några konsekvenser på miljön.

### Externa effekter

Genom föreskrifterna får utryckningsfordon utrustas med identifieringsljus enligt 3 kap. 77 a § trafikförordningen. Det innebär att de externa effekter som förväntas av användningsbestämmelsen kan uppnås. I övrigt bedöms föreskrifterna inte innebära några externa effekter av betydelse.

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

Det är viktigt främst av trafiksäkerhetsskäl att identifieringsljuset inte kan förväxlas med ordinarie blåljus från den takmonterade larmbågen. Transportstyrelsen bedömer att det behövs en reglering av vad svagt ljus innebär.

Den mest lämpliga regleringen bedöms vara att i enlighet med alternativ 1 reglera att Polismyndighetens utryckningsfordon får utrustas med lyktor som avger fast, svagt, blått ljus som inte kan förväxlas med andra blåljusfunktioner, inte är bländande eller dimbart. Transportstyrelsen bedömer att de krav för identifieringsljuset som sätts upp i alternativ 1 är tillräckliga för att uppfylla sin funktion.

Transportstyrelsen bedömer att det är olämpligt att ange värden eller spann för identifieringsljusets ljusstyrka (alternativ 2) eftersom skillnaden i styrka mellan identifieringsljus och larmbågens blåljus kan komma att uppfattas olika i olika applikationer och typer av utryckningsfordon med ett och samma angivna värde för ljusstyrka. Mätningar av ljusstyrka är även ganska kostsamma och komplicerade. Dessutom går det inte att uppge ett generellt värde eller spann av en total ljusstyrka som gäller alla typer av utryckningsfordon på grund av olika bestyckningar.

Med hänsyn till ovanstående har vi valt att föreslå alternativ 1.

## Vilka bemyndigande grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigande för att kunna göra ändringar i föreskrifterna finns i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

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

I fråga om användning av blått ljus på fordon finns bestämmelser i konventionen om vägtrafik, given i Wien den 8 november 1968. Transportstyrelsen utgår från att regeringen i samband med att ändringen av 3 kap. 77 a § trafikförordningen tagit ställning till att användning av ljuset inte strider mot konventionen.

Författningsförslaget bedöms överensstämma med den EU-rättsliga regleringen.

Eftersom vi avser att ställa tekniska krav på ljuset, om än funktionella, ska anmälan ske enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om tekniska regler.

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

Eftersom ändringen i trafikförordningen som tillåter användning av identifieringsljus på Polismyndighetens utryckningsfordon träder i kraft den 1 oktober 2023 bör föreskrifterna träda i kraft samtidigt. Några särskilda informationsinsatser behövs inte.

# 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.

## Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen påverkar inte funktionsmålet.

## Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen påverkar inte hänsynsmålet.

# 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.

# Sammanställning av konsekvenser

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | Beräknade effekter (tkr) | Kommentar |
|  | **Fördelar** | **Nackdelar** | **+ / -** |  |
| Företag | - | - | - | Inga konsekvenser av betydelse. |
| Medborgare | - | - | - | Förslaget ger positiva konsekvenser för medborgare genom att identifieringsljuset ökar polisens synlighet och därför är ett effektivt trygghetsskapande verktyg. |
| Staten m.fl.  | - | - | - | Positiva konsekvenser för staten, Polismyndigheten m.fl. Polisens trafikövervakning, brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i samhället underlättas. |
| Externa effekter  |  |  |  |  |
| Totalt |  |  |  |  |

# Samråd

Det finns inget formellt krav på samråd. Förslag har under beredningen av ärendet stämts av underhand med Polismyndigheten.

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

Elena Belkow, utredare
Telefon 010-495 56 431
E-post: elena.belkow@transportstyrelsen.se

1. <https://www.vti.se/>, Polisens identifieringsljus, VTI rapport 1075, utgivningsår 2021. [↑](#footnote-ref-2)