

Folgenabschätzung der neuen Bestimmungen für Winterreifen für A-Traktoren

Vorschlag der schwedischen Verkehrsagentur:

Dass die schwedische Verkehrsagentur neue Bestimmungen – über die Anforderungen für Winterreifen an A-Traktoren und von ihnen gezogenen Anhängern – in die Verordnung der schwedischen Straßenverkehrsverwaltung (VVFS 2003:19) über PKW, die in Zugmaschinen und Fahrzeuge der Klasse II umgewandelt wurden, erlässt.

A. Allgemeines

1. Was ist das Problem oder der Grund für die Verordnung?

Am 11. Mai notifizierte die Regierung der EU-Kommission einen Änderungsentwurf zu Kapitel 4 Abschnitt 18a der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276) über die Anforderungen an die Verwendung von Winterreifen an Zugmaschinen aus umgebauten PKW, auch bekannt als A-Traktoren¹. Nach Ansicht der Regierung soll die Änderung vor dem Winter 2023 angenommen werden.

Die Änderung der Verordnung sieht vor, dass A-Traktoren bei Fahrten auf der Straße in der Zeit vom 1. Dezember bis zum 31. März Winterreifen verwenden müssen. Die Verordnung der schwedischen Straßenverwaltung (VVFS 2003:19) über Fahrzeuge, die in Zugmaschinen umgewandelt werden, und Fahrzeuge, die zu motorisierten Geräten der Klasse II umgebaut werden, enthalten derzeit keine Bestimmungen über Winterreifen, was bedeutet, dass Sommerreifen in der Zeit vom 1. Dezember bis zum 31. März noch legal verwendet werden können.

2. Was soll erreicht werden?

Der Verordnungsentwurf präzisiert die Anforderungen an Winterreifen, die gemäß der anstehenden Anforderung in Kapitel 4 § 18a Straßenverkehrsverordnung zu verwenden sind.

¹ Fahrzeuge, die gemäß den Vorschriften der schwedischen Straßenverkehrsverwaltung und den allgemeinen Leitlinien (VVFS 2003:19) zu Zugmaschinen umgebaut werden, für Fahrzeuge, die zu Zugmaschinen umgebaut werden, und PKW, die zu motorisierten Geräten der Klasse II umgebaut werden

Der Vorschlag bedeutet, dass die gleichen Vorschriften darüber, welche Reifen als Winterreifen gelten, die derzeit für PKW und Anhänger gelten, die von ihnen gezogen werden, auch für A-Traktoren und von ihnen gezogene Anhänger gelten.

3. Was sind die alternativen Lösungen?

3.1 Auswirkungen ohne die Maßnahmen?

Wenn nichts getan wird, gibt es keine Regeln, in denen festgelegt wird, welche Reifentypen als Winterreifen für A-Traktoren anzusehen sind. Folglich könnten alle Reifentypen, einschließlich Sommerreifen, in der Zeit vom 1. Dezember bis zum 31. März trotz der Anforderungen an Winterreifen an A-Traktoren, wie sie in Kapitel 4 Abschnitt 18a der Straßenverkehrsverordnung eingeführt wurden, weiterhin verwendet werden. Dies würde bedeuten, dass die in der Verordnung festgelegte Regel nicht angewandt werden kann.

3.2 Alternativen, die keine Regelung erfordern

Es gibt keine Alternativen ohne Regelung. Ohne die in unseren Verordnungen vorgeschlagenen Reifenbestimmungen wird die Bestimmung der Straßenverkehrsverordnung für Winterreifen auf A-Traktoren unwirksam.

3.3 Regelungsalternativen

Wir schlagen neue Bestimmungen für Winterreifen auf A-Traktoren und von ihnen gezogenen Anhängern vor.

Alternative 1 (Entwurf des Zentralamts für Transport)

Dieser Vorschlag bedeutet, dass die Anforderungen an Winterreifen an PKW, Lastkraftwagen und von ihnen gezogene Anhänger – wie in den Verordnungen der schwedischen Verkehrsagentur und den allgemeinen Leitlinien (TSFS 2009:19) über die Verwendung von Reifen usw. für PKW und Anhänger, die von Kraftfahrzeugen gezogen werden – in die Verordnung der schwedischen Straßenverkehrsverwaltung (VVFS 2003:19) über Fahrzeuge eingeführt werden, die in Zugmaschinen und Fahrzeuge der Klasse II umgebaut werden.

Alternative 2:

Eine Alternative zur Einführung von Vorschriften über Winterreifen in die Verordnung der schwedischen Straßenverkehrsverwaltung (VVFS 2003:19) über Fahrzeuge, die in Zugmaschinen und Fahrzeuge der Klasse II umgebaut werden, wäre die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Vorschriften und allgemeinen Leitlinien der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2009:19) über die Verwendung von Reifen usw. für PKW und

Anhänger, die von PKW gezogen werden, auch für A-Traktoren, mit entsprechenden Änderungen an VVFS 2003:19, um eine Überschneidung der Vorschriften zu vermeiden.

4. Wer ist betroffen?

Dies betrifft in erster Linie Besitzer und Fahrer von A-Traktoren. In begrenztem Umfang betrifft dies auch Polizei- und Kontrollstellen in Bezug auf technische Überwachungs- und Unterwegskontrollen. Auch die Reifenhersteller sind betroffen, soweit die Nachfrage nach Reifen auf dem Markt sich erhöhen kann.

5. Welche Auswirkungen hat die Regelung?

Diese Folgenabschätzung betrifft nur die von der schwedischen Verkehrsagentur vorgeschlagenen Änderungen. Die Auswirkungen der Einführung von Anforderungen für den Einsatz von Winterreifen auf A-Traktoren in der Straßenverkehrsverordnung werden hier nicht angesprochen, sondern stehen im Zusammenhang mit der Änderung der Verordnung selbst.

5.1 Unternehmen

(X) Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Vorschrift wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Alle Konsequenzen für Unternehmen werden daher unter 5.1 beschrieben.

() Es wird davon ausgegangen, dass die Vorschrift wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen der Unternehmen hat. Die Folgenabschätzung enthält daher keine Beschreibung unter 5.1, aber alle Folgen für die Unternehmen werden in Abschnitt C beschrieben.

Der Vorschlag bedeutet, dass die Bestimmungen über Winterreifen – die derzeit für alle von PKW gezogenen PKW und Anhänger gelten – auch für von ihnen gezogene A-Traktoren und Anhänger gelten. Es wird davon ausgegangen, dass der Verordnungsentwurf keine nennenswerten Auswirkungen auf die Unternehmen hat.

5.2 Bürger

Der Vorschlag bedeutet, dass die Bestimmungen über Winterreifen – die derzeit für alle von PKW gezogenen PKW und Anhänger gelten – auch für von ihnen gezogene A-Traktoren und Anhänger gelten. Für Besitzer von A-Traktoren bedeutet der Vorschlag, dass ein Satz Winterreifen gekauft werden muss, wenn dies nicht bereits geschehen ist.

Die Kosten für Winterreifen variieren je nach Reifengröße, die zum Fahrzeug passt. Die geschätzten Kosten für vier neue Winterreifen belaufen sich auf rund 3.000 bis 4.000 SEK. Da ein A-Traktor ein umgebautes Auto ist, passen Winterreifen für Autos auch auf solche Fahrzeuge. So gibt es einen umfangreichen Markt für gebrauchte Winterreifen, der die Kosten senkt. Für vier neue Felgen kann es jedoch zu zusätzlichen Kosten von 3.000 bis 4.000 SEK kommen. Die Felgen gelten als einmalige Kosten.

Die Winterreifen werden voraussichtlich länger halten als bei PKW, da A-Traktoren in der Regel nicht so ausgiebig wie PKW eingesetzt werden. Die schwedische Verkehrsagentur schätzt, dass alle 6-8 Jahre neue Winterreifen gekauft werden müssen.

5.3 Der Staat, die regionalen Behörden oder die Gemeinden

Die schwedische Polizeibehörde wird von der Gesetzesänderung betroffen sein, sie ist jedoch in den geltenden Regeln und Vorschriften für Winterreifen auf Autos gut versiert. Da der Vorschlag für dieselben Vorschriften auch für A-Traktoren gilt, hält die schwedische Verkehrsagentur die Änderung der Rechtsvorschriften für keine nennenswerten Auswirkungen auf diese Einrichtungen.

Im Allgemeinen erwartet die schwedische Verkehrsagentur keine nennenswerten Auswirkungen auf den Staat, die regionalen Behörden oder die Gemeinden.

5.4 Umwelt

Die Umweltauswirkungen dürften marginal sein; teilweise, weil einige A-Traktoren bereits Winterreifen haben, und zum Teil, weil die Geschwindigkeit und die Laufleistung von A-Traktoren viel niedriger ist als die von PKW. Es wird daher davon ausgegangen, dass der Reifenverschleiß und der Straßenverschleiß, die zu Feinstaub führen, begrenzt sein werden.

5.5 Externe Effekte

Die Hauptwirkung des Vorschlags besteht darin, die Straßenverkehrssicherheit in den Wintermonaten zu erhöhen.

6. Welche Folgen haben die in Betracht gezogenen Regelungsalternativen und warum wird die Regelung als die beste Option angesehen?

Durch die Einführung von Vorschriften für Winterreifen – in den Verordnungen der schwedischen Straßenverwaltung (VVFS 2003:19) über Fahrzeuge, die in Zugmaschinen und Fahrzeuge der Klasse II umgebaut werden, werden alle Vorschriften für A-Traktoren in einem einzigen Rechtsrahmen zusammengefasst, anstatt sich in mehrere zu teilen. Die

schwedische Verkehrsagentur ist der Ansicht, dass dies für alle Beteiligten, insbesondere für die Fahrer, einfacher wird.

7. Auf welche Ermächtigung stützt sich die Entscheidungsbefugnis der Behörde?

Die vorgeschlagene Änderung wird gemäß Kapitel 8 Abschnitt 16 der Fahrzeugverordnung (2009:211) und Kapitel 4 Abschnitt 18a der Straßenverkehrsverordnung (1996:1278) notifiziert.

8. Ist die Regelung mit den Verpflichtungen aus dem Unionsrecht oder anderen internationalen Vorschriften vereinbar oder übertrifft sie diese?

Die vorgeschlagene Verordnung steht nicht im Widerspruch zu EU-Recht oder anderen internationalen Vorschriften, da die technischen Anforderungen an Winterreifen an A-Traktoren innerhalb der EU nicht harmonisiert sind. Sie verstößt auch nicht gegen die Bestimmungen der UNECE-Regelungen oder anderer internationaler Vorschriften.

Eine Notifizierung der technischen Vorschriften wird wahrscheinlich gemäß der Verordnung (1994:2029) über technische Vorschriften erforderlich sein.

9. Ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens besonders zu berücksichtigen und besteht ein Bedarf an speziellen Informationsmaßnahmen?

Die Änderung der Verordnung soll gleichzeitig mit der vorgeschlagenen Änderung der Straßenverkehrsverordnung in Kraft treten. Die schwedische Verkehrsagentur schlägt vor, die Verordnungen spätestens am 1. Dezember 2023 in Kraft zu setzen.

B. Verkehrspolitische Wirksamkeit

Das übergeordnete Ziel der schwedischen Verkehrspolitik besteht darin, ein sozioökonomisch effizientes und langfristig nachhaltiges Verkehrsangebot für Bürger und Unternehmen im ganzen Land zu gewährleisten. Im Rahmen des Gesamtziels gibt es Leistungsziele und Ziele in den Bereichen Gesundheit, Umwelt und Sicherheit (HES) mit einer Reihe vorrangiger Bereiche.

Das funktionale Ziel besteht darin, die Zugänglichkeit für Personen und Waren zu schaffen. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems sollen helfen, eine grundlegende Zugänglichkeit für alle mit guter Qualität und Benutzerfreundlichkeit zu gewährleisten und zur Entwicklung des gesamten Landes beizutragen. Gleichzeitig muss das Verkehrssystem den Wert der Gleichheit wahren, d. h. es muss den Transportbedürfnissen von Männern und Frauen gerecht werden.

Das HES-Ziel betrifft Gesundheit, Umwelt und Sicherheit. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems müssen so angepasst werden, dass niemand getötet oder schwer verletzt wird. Es muss auch zum übergeordneten Generationsziel für die Umwelt und zur Erreichung der Umweltqualitätsziele sowie zu einer besseren Gesundheit beitragen.

10. Wie wirkt sich die Regelung auf das funktionale Ziel aus?

Es wird davon ausgegangen, dass der Vorschlag das funktionale Ziel nicht beeinträchtigt.

11. Wie wirkt sich die Regelung auf das HES-Ziel aus?

Es wird erwartet, dass der Vorschlag die Straßenverkehrssicherheit erhöht, wenn die Winterbedingungen herrschen.

C. Unternehmen

Es wird davon ausgegangen, dass die Verordnung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen der Unternehmen hat. Siehe Abschnitt 5.1.

D. Zusammenfassung der Folgen

Betroffene Partei	Nicht quantifizierbare Auswirkungen		Quantifizierte Auswirkungen (Tausende SEK)	Besondere Hinweise
	Vorteile	Nachteile		
Unternehmen	-	-	-	-
Bürger	Sicherere Fahrzeuge im Winter. Klarere Vorschriften für Reifen auf A-Traktoren	Anschaffungskosten für Winterreifen	SEK 6000 – 8000	Der Markt für gebrauchte Winterreifen verringert die Kosten.
Der Staat usw.	Klarere Vorschriften für Reifen auf A-Traktoren			
Externe Effekte	Erhöhte Verkehrssicherheit			
Summe				

E. Konsultation

Es gibt keine spezifischen Konsultationsanforderungen. Im Zuge der Fortschritte bei den Änderungen wird die schwedische Polizeibehörde über die vorgenommenen Änderungen auf dem Laufenden gehalten und entsprechende Unterlagen im Zusammenhang mit der Verbreitung externer Kommentare erhalten.

Wenn Sie Fragen zu dieser Folgenabschätzung oder Anmerkungen machen möchten, kontaktieren Sie uns bitte:

Omar Bagdadi, Spezialist
E-Mail: omar.bagdadi@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 56 02

Hans Norén, Spezialist,
E-Mail: hans.noren@transportstyrelsen
Telefon: 010-495 57 73

Kerstin Grandelius, Teamleiterin
E-Mail: kerstin.grandelius@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 55 90