

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Post- och telestyrelsen (PTS)

Yttrande över förslag till nya föreskrifter om undantag från tillståndsplikt för användning av vissa radiosändare

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till nya föreskrifter om undantag från tillståndsplikt för användning av vissa radiosändare som ska ersätta nu gällande föreskrifter (PTSFS 2020:5) om undantag från tillståndsplikt för vissa radiosändare.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges i remissen att enligt 3 kap. 1 § lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation (LEK) får radiosändare användas här i landet eller på ett svenskt fartyg eller luftfartyg utomlands endast efter tillstånd från Post- och telestyrelsen (PTS). Denna tillståndsplikt innebär en administrativ börda för användare av radiosändare som behöver ansöka om tillstånd. Det innebär också en kostnadsmissig börda för användare av radiosändare i form av avgifter som är förenade med tillstånden. Syftet med föreskrifter om undantag från tillståndsplikt för radiosändare är att göra det möjligt för konsumenterna och andra användare att utnyttja radioteknik för olika ändamål utan att behöva ansöka om tillstånd hos PTS.

Vidare anges att förutsättningen för undantag från tillståndsplikt i de flesta frekvensband är att flera olika användningar kan samexistera inom samma frekvensband. Undantag från tillståndsplikt är speciellt lämpligt för användning av radiosändare med låg uteffekt (vilket ger korta räckvidder) eller då någon frekvensplanering inte behövs. PTS verkar för ökad delning av frekvensband och att förutsättningar skapas för en mångfald av spektrumanvändningar genom bland annat fler undantag från tillståndsplikt och att onödiga begränsningar i bestämmelser om undantag från tillståndsplikt tas bort.¹ Även av gällande gemenskapsrättsliga regelverk framgår att EU:s medlemsstater så långt som möjligt ska

¹ PTS:s spektrumstrategi i PTS-ER-2014:16. Länk - https://www.pts.se/globalassets/startpage/dokument/icke-legala-dokument/rapporter/2014/radio/pts-spektrumstrategi-pts-er-2014_16.pdf

undanta radioanvändning från tillståndsplikt.² Det anges att undantag från tillståndsplikt spelar en viktig roll på radiomarknaden inte bara för konsumenterna och konkurrensen utan också för innovation och tillväxt.

Förslagsställaren anger att de förändringar som införs genom de föreslagna föreskrifterna är främst ett resultat av bindande kommissionsbeslut.³ Därtill görs vissa förtydliganden och redaktionella ändringar av de nu gällande föreskrifterna. Förslagsställaren redogör vidare utförligt för bakgrund och syfte med nya användningsvillkor för Radio Local Area Network (RLAN 5GHz), RLAN i olika frekvensområden, ny användning av kärnmagnetisk resonans och nya tekniska villkor för induktiv överföring. Utöver dessa förslag föreslås även en implementering av följande kommissionsbeslut:

- (EU) 2022/173 av den 7 februari 2022 om harmoniseringen av frekvensbanden 900 MHz och 1800 MHz för markbundna system som kan tillhandahålla elektroniska kommunikationstjänster i unionen och om upphävandet av beslut 2009/766/EG.
- Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2020/1426 av den 7 oktober 2020 om harmoniserad användning av radiospektrum i frekvensbandet 5875–5935 MHz för säkerhetsrelaterade tillämpningar i intelligenta transportsystem (ITS) och om upphävande av beslut 2008/671 EG.
- Kommissionens genomförandebeslut av den 29 juli 2011 om ändring av beslut 2005/50/EG om harmonisering av radiospektrumet i frekvensbandet 24 GHz för den tidsbegränsade användningen av kortdistansradarutrustning för bilar i gemenskapen.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren bedömer att det saknas ett alternativt förfarande till att meddela föreskrifter om undantag från tillståndsplikt. Det anges att om ingen reglering kommer till stånd blir följden att lagens krav på tillstånd gäller för all användning av radiosändare. Alla som vill använda radiosändare skulle då vara tvungna att ansöka om tillstånd hos PTS, vilket i sin tur skulle resultera i ökad administration, kostnader och tidsåtgång både för radioanvändarna och PTS. Dessutom skulle detta få negativa effekter för marknaden och för innovation och tillväxt.

Förslagsställaren konstaterar att förslagen på nya bestämmelser om undantag samt förslag på reviderade villkor i befintliga bestämmelser i nu gällande föreskrifter implementerar tvingande EU beslut. Oftast är genomförandebesluten från kommissionen formulerade så att det inte finns något alternativ än att implementera besluten som undantag från tillståndsplikt för att uppnå de krav som ställs i tvingande EU-beslut. Därutöver anges att genom kommissionens genomförandebeslut harmoniseras tekniska villkor på området

² Europaparlamentets och rådets direktiv EU 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (EUT L 321, 17.12.2018), art. 46 (1).

³ kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/1067 av den 17 juni 2021 om harmoniserad användning av radiospektrum i frekvensbandet 5 945–6 425 MHz för införande av Wireless Access System med Radio Local Area Network (WAS/RLAN) (EUT L 323, 30.6.2021).

spektrumanvändning för kortdistansutrustning vilket motverkar olikartade villkor på den inre marknaden. Olikartade villkor riskerar att ge upphov till skadlig interferens i förhållande till andra radiotillämpningar och radiotjänster. I en förlängning skulle detta kunna hindra den fria rörligheten och bidra till ökade produktionskostnader för radiotjänster.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i remissen att flertalet av de bestämmelserna om undantag från tillståndsplikt i gällande föreskrifter är baserade på bindande genomförandebeslut från kommissionen. Som redovisas ovan är de föreslagna föreskrifterna framtagna för att implementera bindande kommissionsbeslut. De aktuella besluten har antagits av kommissionen enligt de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter.⁴ Vidare anges att föreslagna föreskrifter är till sakinnehållet utformat så att de följer genomförandebeslutens lydelse i allt väsentligt. Några nationella särbestämmelser föreslås inte. Förslagsställaren bedömer att de föreslagna föreskrifterna överensstämmer med Sveriges skyldigheter som medlemsstat i EU.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Förslagsställaren redogör utförligt för när de ovannämnda kommissionsbesluten ska vara implementerat i Sverige i ett särskilt kapitel (Kap. 8). Det anges dock, beträffande kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/179, att ett nytt beslut från kommissionen som delvis ändrar innehållet förväntas i slutet på november eller i början på december 2022. Vidare anges att de aktörer som kan bli berörda av kommissionsbesluten bedöms ha vetskap om de ovan nämnda kommissionsbesluten. Förslagsställaren bedömer därför att det inte krävs någon särskild övergångsperiod för implementering av de nya bestämmelserna i de föreslagna föreskrifterna. De föreslagna föreskrifterna föreslås träda i kraft den 16 januari 2023.

Vad gäller informationsinsatser anges att förslagsställaren kommer att ta fram allmän information med anledning av de nya föreskrifterna. Informationen kommer att publiceras på förslagsställarens webbplats. Förslagsställaren bedömer därutöver att det inte finns något behov av ytterligare informationsinsatser.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i remissen att de som kan beröras av föreslagna bestämmelser är tillverkare, återförsäljare, leverantörer och användare av de aktuella radioutrustningarna. Vidare berörs

⁴ Artikel 4 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 676/2002/EG av den 7 mars 2002 om ett regelverk för radiospektrumpolitiken i Europeiska gemenskapen (radiospektrumbeslut) (EUT L 108, 24.4.2002).

även befintliga användare i de aktuella frekvensbanden såsom järnvägsföretag, vagnbolag, bussföretag, flygbolag och busstillverkare. Därutöver berörs användare av NMR-system och induktiv överföring.

Förslagsställaren redogör utförligt för berörda företag utifrån antal och storlek i ett särskilt kapitel (Kap 9). Det anges bland annat, beträffande bussföretag, att dessa företag delas upp i tre huvudsegment, kommersiell linjetrafik, upphandlad kollektivtrafik (inklusive skoltrafik) samt turist- och beställningstrafik. Förslagsställaren anger dock att ett bussföretag kan ha upphandlad kollektivtrafik, kommersiell linjetrafik och turist- och beställningstrafik i sin verksamhet varför ett företag kan ha flera SNI-koder. Antal företag går därför inte att korrelera direkt gentemot SNI-kodernas uppdelning. Vidare redovisas antal bussföretag indelade efter näringsgren (SNI-koder) och storleksklass i en tabell. Sammanlagt berörs 856 företag varav en stor majoritet är enmansföretag eller mikroföretag med en årsomsättning upp till 20 miljoner kronor.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges i remissen, beträffande förslaget om nya användningsvillkor för RLAN 5 GHz, att de föreslagna föreskrifterna medför begränsningar för utrustning som är monterad i vägfordon, tåg och flygfarkoster. Den användning som förslagsställaren idag känner till är system för ombord-wifi som finns installerat på bussar, tåg och flyg som har passagerartrafik. Vidare anges, beträffande påverkan på järnvägsföretag och vagnbolag, att enligt uppgifter från tågoperatörerna är cirka 80 procent av fjärrtågspassagerarna uppkopplade via tågens wifi-system. Systemens prestanda och därmed passagerarnas internetuppkoppling kan komma att påverkas av den minskade kapaciteten. I praktiken är dock kapaciteten i tågsystemens uppkoppling mot mobiltelefonnäten oftast den begränsande faktorn. Vad gäller wifi-system i vagnbolagets tåg anges att antalet användbara wifi-kanaler i 5 GHz bandet begränsas till 9 kanaler från dagens 36 kanaler. Detta kan få till följd att resenärer upplever sämre åtkomst till internet under deras resa.

Det anges att det typiskt sätt finns en wifi-accesspunkt per vagn i ett tågset. För att säkerställa att rätt kanaler används i befintliga wifi-system måste någon kontrollera varje wifi accesspunkt och vid behov ändra systeminställningarna så rätt kanaler används. Denna uppgift täcks inte av företagets nuvarande underhållsavtal och nya avtal kommer att krävas för uppgiften. Vidare anges att kostnaderna för denna åtgärd kommer att återspeglas i den hyra som bolaget tar ut för varje fordon, vilket således belastar regionerna. Samtliga aktörer både de som hyr fordon samt är fordonsägare och bedriver passagerartrafik bedöms påverkas i lika stor utsträckning, då kostnaden som uppstår hos vagnbolaget för byte av system läggs på den hyra som regionerna och deras regionala trafikbolag. För de järnvägsbolag som även är fordonsägare bedöms samma kostnad uppstå då samtliga tåg i passagerartrafik använder samma system.

I syfte att estimerar kostnader för berörda företag har förslagsställaren skickat ut ett underlag med frågor till järnvägsföretag, leverantörer av internetaccess samt ett vagnbolag. Förslagsställaren bedömer dock att kostnaderna som inkommit från de olika aktörerna skiljer sig mycket åt. Det beror främst på att internetaccessföretagen ser att uppdatering av wifi-system i tågen kan göras aggregerat och automatiskt medan järnvägsföretag anser att detta inte kan göras automatiskt i samma utsträckning. Vidare anges att företagen har angivit

timmar som de bedömer behövs för uppdateringarna. Samt i några fall investeringskostnader för ny hårdvara. För att beräkna lönekostnad för arbetsinsatser har förslagsställaren utgått från lönekostnadsuppgifter som tagits fram för andra föreskriftsändringar under våren 2022 och som bör passa väl även här gällande yrkeskategorier och lönenivå.

Förslagsställaren redogör vidare utförligt för kostnadsuppskattningar utifrån tre olika scenarios (hög, låg och medelkostnadsscenario) i ett särskilt kapitel (Kap. 9). Det anges bland annat att enligt leverantörer av internetaccess är det ganska få timmar som krävs, beroende på hur automatiserade system som används. Om stor automation är möjlig, så handlar det om 1–3 arbetsdagar med 8 timmars arbetsdag, per typ av wifi-accesspunkt (ta fram ny konfiguration + test) medan själva uppdateringen sker automatiskt. Förslagsställaren redovisar kostnader för detta utifrån ett högt, lågt och medelscenario i en tabell (Tabell 1). Kostnaderna för ett högt scenario uppskattas till 12 984 kronor, för lågt scenario uppskattas kostnaderna till 4 328 kronor och för ett medelscenario uppskattas kostnaderna till 8 656 kronor. Vidare uppskattas kostnaderna för leverantörer som behöver göra manuella uppdateringar på plats enligt följande; för högt scenario 242 384 kronor, för lågt scenario 61 628 kronor och för medelscenario 152 056 kronor. Dessa kostnader skiljer sig markant från de kostnader som presenterats i svar från vagnbolaget.

Förslagsställaren redogör vidare för kostnadsuppskattningar enligt vagnbolaget utifrån tre olika scenarios. Kostnaden för scenario 1, som innebär en centralstyrd uppdatering av wifi-mjukvara följt av en omstart av wifi-accesspunkt, uppskattas till 563 722 kronor. Kostnaden för scenario 2, som innebär en omkonfigurering av varje wifi-accesspunkt individuellt på själva tågen, uppskattas till 2 019 012 kronor. Kostnaden för scenario 3, som innebär att varje wifi-accesspunkt måste bytas ut, uppskattas till 1 175 052 kronor. Därutöver redovisas även uppskattningar av investeringskostnader för berörda företag i en tabell (Tabell 3). Investeringskostnader för hela marknaden uppskattas bli mellan 4 miljoner och 8 miljoner kronor.

Avseende bussföretagen anges att ändrade villkor av användning av 5 GHz-bandet inte leder till en minskning i kapacitet för bussföretagen. Förslagsställaren bedömer att de nya användningskraven av 5 GHz-bandet enbart medför marginella konsekvenser för bussföretag samt användare av internetaccess ombord på bussar.

Avseende flygbolag anges att det aktuella frekvensbandet används idag för wifi ombord-system som ger internetaccess åt passagerare i flera flygplan. Processen att byta utrustning ombord på ett flygplan är tidskrävande på grund av ett omfattande regelverk där all utrustning måste typgodkännas. Därför finns en övergångsperiod i kommissionens genomförandebeslut. Användning av RLAN ombord på större kommersiella passagerarflygplan är tillåten till och med den 31 december 2028. Vidare anges att wifi-systemen uppgraderas regelbundet var 6:e till 7:e år, vilket gör att utrustningen skulle bytas ut innan 2028 oaktat den nya bestämmelsen. Enligt förslagsställaren uppstår därför ingen konsekvens för flygbolagen eller användare av internetaccess ombord på flyg till följd av de ändrade villkoren.

Avseende busstillverkare anges att de förändrade villkoren av användning av RLAN i frekvensbandet 5 250–5 350 MHz innebär ingen större konsekvens för företagen då de inte använder bandet i någon större utsträckning. För det fall villkoren i frekvensbandet 5 470–5 725 MHz tillåter användning i vägfordon i de fall där användning i bussarna är utrustade med en så kallad "slavenhet" eller en "kontrollerad enhet". Förslagsställaren bedömer vidare att de nya användarvillkoren inte medför några konsekvenser för busstillverkare eller användare av internetaccess.

Avseende NMR-system anges att de NMR-instrument som kan användas för mätningar i de aktuella frekvensbanden finns redan idag på den svenska marknaden. Utan den föreslagna nya bestämmelsen om ny användning för NMR-instrument skulle användarna behöva söka tillstånd. Det skulle innebära en kostnad och viss administrativ börda för användaren. Därmed innebär den nya användningen positiva effekter för de företag som använder NMR instrument i de aktuella frekvensbanden.

Avseende tillverkare och användare av induktiv överföring anges att förslagsställaren i dagsläget inte har någon kunskap om vilka specifika produkter som kan bli berörda och det finns därmed inget underlag från aktörer kring vilka konsekvenser som kan uppstå till följd av den nya bestämmelsen. Det kan vara ett antal produkter som överskrider de tillåtna effekterna. Bedömningen är att dessa produkter kommer att fasas ut i takt med att de blir gamla och bytas ut mot produkter som uppfyller de aktuella kraven. Därmed bedöms konsekvenserna bli förhållandevis små.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det anges i remissen att de föreslagna bestämmelserna om ny användning samt ändrade villkor för befintlig användning följer de harmoniserade tekniska villkoren som förordnas i kommissionsbesluten. Harmoniserade villkor för spektrumanvändning bidrar till en större gemensam marknad och därmed ökad konkurrens mellan marknadens aktörer. Vidare anges att de harmoniserade villkoren baseras på principen om teknik- och tjänsteneutralitet, vilket också ger förutsättningar för en effektiv konkurrens.

Förslagsställaren anger, beträffande förslaget om nya användningsvillkor för RLAN 5 GHz, att kostnaden för att anpassa befintliga system till de nya användningsvillkoren kan påverka samtliga järnvägsföretag som hyr eller äger de tåg som används för passagerartrafik och som har wifi-system ombord för internetaccess. Förslagsställaren bedömer dock att den ökade kostnaden är marginell i förhållande till de berörda företagens verksamhet i övrigt.

Därutöver anges, beträffande förslaget om ny användning av kärnmagnetisk resonans, att den undantagna användningen av Nuclear magnetic resonance (NMR) system leder till kostnadsbesparingar som i sin tur ger positiva effekter. Förslagsställaren bedömer att dessa faktorer påverkar samtliga företag som har NMR-system i sin verksamhet i lika stor utsträckning och därmed har den nya bestämmelsen liten påverkan på företagens konkurrensförmåga.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Förslagsställaren bedömer att de föreslagna föreskrifterna inte leder till någon ytterligare påverkan på berörda företag utöver det som redan har redovisats.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företag i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren bedömer att de föreslagna föreskrifterna inte påverkar små företag i särskilt hänseende och finner därmed inte heller skäl att ta särskilda hänsyn till små företag vid utformningen av föreskrifterna.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt har redovisat samtliga punkter i sin konsekvensutredning.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 26 oktober 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall.



Claes Norberg
Ordförande



Steven Wall
Föredragande