

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.

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om fordonstekniska krav på fordonståg med en bruttovikt över 60 ton

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Transportstyrelsen föreslår nya föreskrifter innehållande säkerhets- och framkomlighetsbaserade krav på fordonståg med en maximal bruttovikt över 60 ton. Ändringen i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2010:2 består av ett tillägg i avsnitt 9 och 48 i bilaga 1 så att dessa överensstämmer med kraven som ställs i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS2016:x) om fordonstekniska krav på fordonståg med en maximal sammanlagd bruttovikt över 60 ton. Kraven som införs kan delas upp i två områden – trafiksäkerhetskrav och framkomlighetskrav. Trafiksäkerhetskraven omfattar fordonens sidostabilitet, bromsförmåga och krav på kopplingsanordningen mellan fordonen samt krav på spåravvikelse. Framkomlighetskraven omfattar krav på motoreffekt och drivlina samt krav på att fordonstågen kan starta och ta sig uppför brantare backar.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syftet med förslaget

Av konsekvensutredningen framgår att regelförslaget ämnar säkerställa att dagens kravnivå på trafiksäkerhet inte försämras samt att inte transportsystemet i övrigt erhåller negativa konsekvenser i termer av begränsad framkomlighet och tillgänglighet för andra trafikanter. Genom att ställa tydliga krav som ska gälla för att få framföra ett fordonståg med en bruttovikt över 60 ton minskas risken att trafiksäkerheten eller framkomligheten åsidosätts. Bakgrunden till förslaget anges vara att regeringen avser att tillåta fordonståg med en högsta tillåten bruttovikt på 74 ton utan införande av några särskilda krav på fordonstågen. Förslagsställaren anser att en ökning av den högsta tillåtna bruttovikten på ett fordonståg, utan förändringar av längdbestämmelserna, medför att för att kunna utnyttja den högre bruttovikten så kan man behöva lasta högre på fordonen. Detta anges få till följd att de lastade fordonens tyngdpunkt förflyttas uppåt, vilket i sin tur innebär en relativt sett ökad risk för vältning i bl.a. cirkulationsplatser och avfarter/påfarter.

Regelrådet finner beskrivningen av bakgrund och syftet med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen beskriver förslagsställaren olika alternativa lösningar om ingen reglering kommer till stånd. Ett alternativ vore bl.a. att informera och utbilda fordonstillverkare, påbyggarföretag, förare och åkeriföretag om de ökade risker som är kopplade till högre bruttovikter. Detta anges dock inte vara en rimlig lösning eftersom utbildning och informationskampanjer tar tid och resurser att genomföra och det är svårt att veta hur stor effekten av en sådan insats blir vilket innebär att dagens kravnivå på trafiksäkerhet och framkomlighet inte kan säkerställas på kort och medellång sikt. Ett annat alternativ anges vara att man använder externa aktörer för godkännande av fordon och fordonståg. Detta används redan i Australien bl.a. där varje fordonstillverkare måste skicka in ritningar och beskrivningar på alla fordon för godkännande. Motsvarigheten i Sverige skulle enligt förslagsställaren vara en lämplighetsbesiktning där besiktningsorganen utför kontroll och godkännande av fordonståg som ska få köra med en högre bruttovikt. Lämplighetsbesiktningen baseras dock inte på tekniska krav på fordonen utan en bedömning görs av besiktningspersonal utifrån om fordonet är lämpligt med hänsyn till tänkt användningsområde. Detta alternativ anses därför inte vara ett ändamålsenligt alternativ.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att direktivet 96/53/EG inte utgör något hinder för att tillåta högre vikter i nationell trafik på fordonståg än 44 ton. Inom typgodkännandeprocessen anges det finnas en kravnivå som bestämts utifrån mått och vikter som är lägre än vad som redan tillåts i Sverige. Detta medför att fordon som ska ingå i fordonståg, enligt trafikförordningens bestämmelser för färd på väg som inte är enskild, måste klara nationella krav.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Av konsekvensutredningen framgår att regeringen uttryckt avsikt att under 2016 ta ett beslut om att höja högsta tillåtna bruttovikten för fordonståg till 74 ton. Enligt förslagsställaren så har Trafikverket angett att de behöver cirka ett år från beslut för att tillgängliggöra det vägnät som fordonståg med högre bruttovikt än 64 ton ska få tillgång till. Tidpunkten för ikraftträdande av Transportstyrelsens föreskrifter anges därför senast behöva sättas till samma som det av Trafikverket anvisade datumet, dock tidigast 1 januari 2017. Vidare anges att beslut om föreskrifterna bör tas senast 30 november för att ge möjligheter för fordonstillverkare att utfärda nya intyg i tid till fordonsägare som vill omregistrera sina fordon.

Enligt Regelrådet hade det varit önskvärt med ett ställningstagande till behovet av speciella informationsinsatser. I och med att utredningen har haft samråd med branschen anser ändå Regelrådet att Transportstyrelsen beskrivit aktuella punkter tillräckligt.

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

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att de företag som berörs av den föreslagna regleringen är främst fordonstillverkare av lastbilar och släpvagnar, påbyggarföretag, besiktningsföretag, åkeriföretag samt

försäkringsbolag. När det gäller fordonstillverkare så anges det finnas två svenska tillverkare av lastbilar, Volvo och Scania. De sysselsätter sammanlagt omkring 150 000 personer och har en omsättning på omkring 400 miljarder kronor. Vidare anges att lastfordonsgruppen är en branschorganisation för påbyggarföretag och deras medlemmar omsätter tillsammans cirka 5 miljarder kronor och har runt 3 000 anställda. Medlemsföretagen anges dock utgöras enbart av fordonspåbyggare specialiserade på tunga fordon och släpfordon. Samtidigt anges det finnas flera tillverkare av tunga släpfordon som inte är medlemmar i Lastfordonsgruppen.

Avseende åkeriföretag så anges åkerinäringen bestå av cirka 10 000 åkeriföretag som tillsammans omsätter över 100 miljarder kronor vilket motsvarar cirka 4 procent av Sveriges BNP. Branschen sysselsätter drygt 86 000 personer. Den mest dominerande verksamheten anges vara bygg- och anläggningstransporter. Slutligen så anges försäkringsbranschen bestå av cirka 20 försäkringsbolag som tillhandahåller trafik och motorförsäkringar. Två av dessa, Dina och Länsförsäkringar, anges i sin tur uppdelade i ett antal bolag. Dina försäkringar ska vara uppdelade i 13 stycken bolag medan Länsförsäkringar i 24 stycken bolag. Totalt sett uppges runt 10 000 personer sysselsatta inom försäkringsbranschen som omsätter cirka 26 miljarder kronor.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att de föreslagna föreskrifterna inte kräver att alla fordonsägare ska ändra eller omregistrera sina fordon utan att den endast berör de som vill ha möjligheten att köra med bruttovikter över 60 ton. För att fordonskombinationer ska kunna utnyttja den högre bruttovikten kan det dock behövas en ny registreringsbesiktning av fordonen om dessa är godkända och registrerade i Sverige. Tidsåtgången för en registreringsbesiktning beräknas ta en dag i anspråk för en person per fordon. I de fall fordonen från början har byggts för att klara av en bruttovikt på över 60 ton men har inregistrerats med en lägre totalvikt så krävs ett intyg på fordonens tekniska totalvikt från fordonstillverkaren för att en omregistrering ska kunna göras. Det krävs även att totalvikten ändras i fordonregistret. Vidare anges att fordonstillverkarna och fordonspåbyggarna bedömer att de administrativa kostnaderna kommer att öka initialt för att säkra kravuppfyllnad och utfärda certifikat för omregistreringar av fordon. Även arbete med uppdateringar av manualer och ansökningar om undantag anses öka, speciellt när nya fordon ska produceras. Hur mycket dessa administrativa kostnader kommer att öka med vet företagen däremot inte. Enligt förslagsställaren går det inte heller att säga i dagsläget hur mycket av de administrativa kostnadsökningar som kommer att läggas på försäljningspriset på fordonen. Antalet fordon som kommer att omregistreras antas vara 3 000 stycken per år samt att den administrativa kostnaden uppgår till cirka 5 000 kronor per fordon. Kostnaden för detta anges bli cirka 15 miljoner kronor per år. Förslagsställaren är dock osäker i antagandet då de inte kan fastställa hur många befintliga fordon som kommer att omregistreras.

Samtidigt innebär den föreslagna regleringen att de administrativa kostnaderna, som till exempel att ansöka om intyg samt utförande och verifiering av tester, kommer att öka för åkeriföretagen. Förslagsställaren uppger dock att det i dagsläget är svårt att uppskatta hur mycket de kommer att öka med. Däremot kan antalet fordon som berörs antas vara detsamma som för fordonstillverkarna och påbyggarföretagen. Vidare anger förslagsställaren att en del av de tekniska krav som föreslås kan vara svåra att verifiera. Verifiering kan göras med praktiska prov eller med hjälp av beräkningsmodeller. Kommersiella program för beräkningsmodeller ska finnas att köpas och beräknas kosta cirka 50 000 – 100 000 kronor per licens.

När det gäller försäkringsbranschen så anges det vara svårt att uppskatta de administrativa kostnaderna. De kostnader som kommer att uppstå anges vara mest av engångskaraktär, exempelvis om försäkringsvillkor och interna dokument som behöver omarbetas.

Vidare framförs att antalet förfrågningar om intyg för att höja fordonens totalvikter ökade för tillverkarna och påbyggarföretagen i samband med beslutet om att höja bruttovikterna i trafikförordningen 2015. Det anges att företagen räknar med en tillströmning av förfrågningar om intyg när de tillåtna bruttovikterna höjs ytterligare.

Regelrådet kan konstatera att Transportstyrelsen tydligt redogjort för de administrativa kostnaderna som medförs till berörda företag. Transportstyrelsen har även beskrivit vilka delar i förslaget som kan komma att leda till kostnader och på vilket sätt.

Regelrådet finner beskrivningen av de administrativa kostnaderna godtagbar.

Andra kostnader och påverkan på företagets verksamhet

Vad gäller påverkan på det berörda företagets andra kostnader anges att fordonstillverkare och påbyggarföretag räknar med en marginell ökning av personalkostnader på grund av till exempel utbildningar eller produktionsbortfall i samband med utbildningar. Företagen anges inte själva kunna uppge en kostnadsbild när det gäller sådana kostnader. Enligt förslagsställaren är det även här svårt att veta hur mycket av dessa kostnader som kan läggas på försäljningspriset eller kan tas hem genom ökad marknadsandel. Sammantaget bedöms dock den föreslagna regleringen inte minska företagets vinstmarginaler utan kanske till och med öka dessa genom att nya produkter efterfrågas. Det anges att de företag som idag redan bygger fordonståg för 74 tons bruttovikter inte ser att deras utvecklingskostnader kommer att öka nämnvärt eftersom de redan har dessa produkter i deras sortiment.

Förslaget kommer även att påverka produktutvecklingen och kräva investeringar i produktutbudet framöver. Detta ska enligt förslagsställaren ses som positivt av tillverkarna. Vidare framgår att det enligt tillverkarna och påbyggarföretagen på kort sikt kommer en ökad efterfrågan på ombyggnationer, främst med avseende på att montera en extra axel för att klara den högre bruttovikten.

När det gäller åkeriföretag så anges följande. För att ett fordon ska få föras med en högre bruttovikt krävs det att fordonets totalvikt, som är tjänstevikten på fordonet plus den maximala vikten fordonet får lastas med, är lika med eller högre än den bruttovikt som ska användas. Detta får till följd att vid en höjning av högsta tillåtna bruttovikt så behövs en höjning av totalvikten göras på en del fordon. Vid en höjning av totalvikten kan en teknisk förändring av fordonet vara nödvändig att göra samt att ett intyg på att fordonet klarar den högre totalvikten från fordonstillverkaren behövs. Kostnaden för denna höjning beräknas vara mellan 5 000 – 10 000 kronor per fordon. Produktiviteten anges också öka med effektivare transporter vilket innebär att en förare kan uträtta mer per tidsenhet.

Regelrådet tycker att det är positivt att förslagsställaren haft samråd med branschen om hur förslaget skulle påverka företagen med avseende på ökade personalkostnader samt kostnadsökningar för inköp och produktutveckling.

Enligt Regelrådets bedömning är beskrivningen av andra kostnader och förändringar i företagets verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att åkeriföretagens produktivitet ökar med effektivare transporter vilket innebär att en förare kan uträtta mer per tidsenhet. För fordonstillverkare och påbyggarföretag anges att den föreslagna regleringen troligtvis inte kommer att minska deras vinstmarginaler utan kanske till och med öka dessa genom att nya produkter efterfrågas.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det finns ingen särskild redovisning av förslagets påverkan i andra avseenden.

Regelrådet uppfattar att det förslagsställaren redovisat under denna punkt inte främst är att se som regleringens påverkan på företagen i andra avseenden utan är relevant för påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet.

Regelrådet finner därför att redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren anger i konsekvensutredningen att reglerna enligt deras bedömning kommer att påverka transportföretagen i stort sett i proportion mot deras storlek. Mindre åkeriföretag anges dock sannolikt få en större administrativ kostnad sett till antalet fordon jämfört med större åkeriföretag, något som kan påverka deras vinstmarginaler.

Regelrådet uppfattar mot bakgrund av Transportstyrelsens konsekvensutredning att bedömningen är att det inte finns skäl att visa särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Enligt Regelrådet vore det önskvärt med en tydligare redovisning av hur särskild hänsyn till de små företagens förutsättningar eventuellt tagits.

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

Sammantagen bedömning

Enligt Regelrådet innehåller konsekvensutredningen en till stora delar tillräcklig redovisning av regleringens kostnader. Däremot saknas en redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Sammantaget finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 25 maj 2016.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, Claes Norberg, Yvonne von Friedrichs, Lennart Renbjer och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Salina Elmi



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Salina Elmi
Föredragande