

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.

Näringsdepartementet

Yttrande över promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Förslaget avser en ändring i trafikförordningen (1998:1276) så att vinterdäckskraven för tunga vägfordon skärps till att omfatta krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga hjul inklusive hjul på eventuella släp under perioden den 1 december till den 31 mars när vinterväglag råder.

Idag finns endast krav på att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar den 1 december till den 31 mars när vinterväglag råder.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Av remissen framgår att regeringen år 2015 gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda om det fanns ett behov av utökade vinterdäckskrav för tunga fordon, men att myndigheten i sin rapport valde att inte föreslå några sådana krav. Transportstyrelsen bedömde istället att det behövdes fortsatt kunskapsinhämtning för att se om skillnaderna i väggrepp mellan sommardäck och odubbade vinterdäck på underlag av is och snö har förändrats sedan tidigare studier. Transportstyrelsen bedömde det även som nödvändigt med ytterligare studier av hur stor inverkan mönsterdjupet har.

Förslagsställaren uppger i konsekvensutredningen att studier har visat att vinterdäck har bättre drivgrepp på snö än sommardäck och att det därför är rimligt att förutse att trafiksäkerheten kommer att öka med större användning av däck som är särskilt utformade för de förhållanden som ofta råder under vintern. Det uppges att syftet med förslaget är att ytterligare förbättra trafiksäkerheten.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Regelrådet kan konstatera att det helt saknas redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd. Regelrådet anser att förslagsställaren borde ha redovisat sådana alternativ särskilt med anledning av att Transportstyrelsen efter genomförda studier har avrått från att föreslå ökade vinterdäckskrav.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är bristfällig.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I remissen uppges att det inte finns någon EU-reglering om krav på att använda vinterdäck för tunga fordon. Det finns dock krav på att däck ska uppfylla kraven för rullningsbuller, vilket framgår av EU:s förordning 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem. Gränsvärden för buller i detta avseende trädde ikraft den 1 november 2016 och innebär en sänkning av den högsta tillåtna ljudnivån med tre dB(A). Däck som tillverkats före detta datum får saluföras ytterligare 30 månader.

Förslagsställaren uppger att förslaget om utökade krav på vinterdäck kommer att behöva anmälas till EU-kommissionen i enlighet med anmälningsdirektivet för tekniska föreskrifter (EU) 2015/1535).

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Enligt förslaget bör reglerna träda ikraft den 1 juni 2018. Förslagsställaren bedömer att det inte finns behov av några övergångsbestämmelser.

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning om särskilda hänsyn till tidpunkt för ikraftträdandet och behov av speciella informationsinsatser. Regelrådet kan inte utesluta att förslaget föranleder betydande kostnader för berörda företag och anser därför att uppgifterna borde ha redovisats.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Regelrådet kan konstatera att det helt saknas redovisning av vilka aktörer som berörs av förslaget utifrån antal, storlek och bransch. Sveriges bussföretag nämns emellertid i konsekvensutredningen gällande beräkningar av bussföretagens kostnader till följd av förslaget. Regelrådet kan konstatera att det av förslagets karaktär också går att förstå att åkeriföretagen berörs. Såvitt Regelrådet förstår berörs även andra branscher av förslaget. Dessa är till exempel industri- och handelsföretag som använder tyngre lastbilar i sin verksamhet.

Regelrådet kan konstatera att med anledning av att det helt saknas redovisning av de berörda företagen utifrån antal, storlek och bransch är det omöjligt att skapa sig en bild av vilka konsekvenser förslaget får för berörda företag.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av om förslaget medför några administrativa kostnadsförändringar för berörda företag. Såvitt Regelrådet kan bedöma föreligger det sannolikt inga sådana kostnadsförändringar. Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat detta.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på berörda företags administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen finns uppgifter om att Sveriges bussföretag har gjort beräkningar av vad ett utökat vinterdäckskrav skulle innebära för kostnadsmissiga konsekvenser för bussbranschen. Enligt beräkningen skulle en engångskostnad på cirka 50 miljoner kronor bli aktuell för branschen i samband med inköp av vinterdäck. I beräkningen ingår kostnad för extra fälgar, montering samt balansering. Sveriges bussföretag beräknar att de ökade årliga kostnaderna skulle uppgå till 100 miljoner kronor och att det i den kostnaden ingår kostnader för hjulskifte, förvaring av extrahjul, ökat däckslitage och ökade drivmedelskostnader till följd av högre rullmotstånd.

Förslagsställaren uppger även att det uppstår kostnadsbesparande effekter främst i form av minskade skador på bussarna och att nettokostnaderna för bussföretagen därför blir påtagligt lägre. Det uppges vidare att den årliga omsättningen för bussföretagen uppgår till cirka 32 miljarder kronor per år och att ett utökat krav på vinterdäck bedöms innebära en ökad nettokostnad motsvarande 1-2 promille av den årliga omsättningen. Det uppges också att för avtalad kollektivtrafik med buss, som uppges vara en stor andel av den totala busstrafiken, kommer dessa kostnader i slutändan att kunna föras över till kollektivtrafikmyndigheterna.

Förslagsställaren uppger att kostnaderna för lastbilar inte har kvantifierats, men att dessa inte bör uppgå till mer än marginella belopp i relation till den totala omsättningen för åkeribranschen.

Regelrådet kan konstatera att det helt saknas redovisning av vilka kostnader som förslaget medför för åkeriföretagen. Det kan också konstateras att de kostnader som anges för bussbranschen redovisas som just kostnader för hela branschen totalt, vilket medför att det inte går att förstå hur bussföretagen träffas individuellt. Regelrådet efterlyser en särskild analys av hur de små företagen i de berörda branscherna påverkas av de nya kostnaderna. Enligt vad Regelrådet erfar utgörs åkeribranschen till 90 procent av företag som har fem lastbilar eller färre, varav 50 procent är enbilsföretag. Regelrådet finner det anmärkningsvärt att förslagsställaren ställer förslagets kostnader i relation till omsättningen i en hel bransch, utan att överhuvudtaget beröra de individuella företagen och särskilt enbilsföretagens förmåga att hantera kostnadsförändringarna. Regelrådet anser att förslagsställaren också borde ha gjort en bedömning av om förslaget även kan påverka företagens verksamhet.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på andra kostnader och verksamhet är bristfällig.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Regelrådet kan konstatera att det helt saknas redovisning av hur förslaget påverkar konkurrensförhållandena för de berörda företagen. Regelrådet finner det anmärkningsvärt att en sådan bedömning inte redovisas, eftersom transporter i stor utsträckning sker i konkurrens med utländska åkeriföretag i Sverige. Enligt vad Regelrådet erfar är det inte sannolikt att svenska åkeriföretag kommer att byta från vinterdäck till sommarkäcka med anledning av den kostnad som uppstår vid däckförvaring samt för byte av däck två gånger per år. Kostnaden för ökat slitage och ökad bränsleförbrukning när vinterdäcken används året runt kan då komma att bli en konkurrensnackdel för de svenska företagen.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av påverkan i andra avseenden. Med anledning av att konsekvensutredningen brister i flera avseenden kan Regelrådet inte utesluta att det kan finnas ytterligare påverkan som borde ha redovisats av förslagsställaren.

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

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Regelrådet har tidigare konstaterat att det helt saknas redovisning av berörda företag utifrån storlek och att de ekonomiska effekterna är ofullständigt redovisade. Det kan också konstateras att det helt saknas redovisning av om det föreligger behov av att ta särskild hänsyn till små företag när reglerna har utformats.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren, trots att enstaka punkter bedöms som godtagbara, såsom exempelvis förslaget bakgrund och syfte och överensställelsen med EU-rätten, i princip misslyckats med att upprätta en konsekvensutredning. Det kan konstateras att väsentlig redovisning bland annat avseende förslaget kostnads-, verksamhets och konkurrensmässiga effekter, liksom redovisning av vilka som berörs utifrån antal, storlek och bransch helt har utelämnats. Det saknas även redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd, vilket är redovisning som Regelrådet anser borde vara en analys som utgör utgångspunkten för hur ett regleringsförslag sedan tar form. Regelrådet finner det dessutom anmärkningsvärt att en reglering föreslås utan att konsekvenserna för berörda företag först har utretts.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 22 november 2017.

I beslutet deltog: Samuel Engblom ordförande, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg och Lennart Renbjör.

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Samuel Engblom
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande