

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 Godstrafikfrågor – förordningsändringar

### Regelrådets ställningstagande

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

### Innehållet i förslaget

I promemorian lämnas förslag till de förordningsändringar som behövs för att tyngre fordon ska kunna föras på allmänna vägar. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 april 2018. Förändringarna innebär bl.a. följande. Trafikförordningen kompletteras med bestämmelser om maximala vikter för fordon som ska föras på vägar som tillhör den nya bärighetsklassen, BK4. Bestämmelserna om fordon och fordonståg som används i internationell trafik kompletteras med bestämmelser om att sådana fordon under vissa förutsättningar även får föras på den nya BK4. En ny bruttoviktstabel införs för BK4 i en ny bilaga 4. Trafikverket föreslås få bemyndigande att meddela föreskrifter om att förandet av ett fordon eller ett fordonståg på BK4 ska vara förenade med villkor. Värdena för trippelaxeltrycket för motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon föreslås ändras så att värdena blir desamma för BK1 som för BK4. Bruttoviktstabellen för BK1 föreslås ändras. Bestämmelserna om minsta axelavstånd för fordonståg kompletteras med viktbestämmelser för den nya BK4. Trafikförordningen ändras så att de värden som gäller för släpvagnar även får tillämpas för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen. Ändringen tydliggör att den så kallade släpvagnskurvan i förordningens bilaga 1 får tillämpas även när dragfordonet ingår i jämförelsen. Tydliggörande innebär att BK4-fordon med fyra meters dragstång kan köra på en BK1-väg och ändå i de flesta fall ha en rimlig lastförmåga. Bruttovikten för treaxligt motordrivna fordon föreslås höjas från 26 ton till 28 ton på vägar med bärighetsklass 1.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

Regeringen beslutade den 16 februari 2017 propositionen 2016/17:112 Godstrafikfrågor, där det föreslogs en ny bärighetsklass för vägnätet, BK4, som möjliggör färd med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som tidigare har varit möjligt. På BK4 vägar kommer lastbilar med en totalvikt upp till 74 ton att kunna köra. I dag är den högsta tillåtna totalvikten 64 ton. Det föreslogs att den nya bärighetsklassen ska införas genom att betydelsen av beteckningen bärighetsklass i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner utökas med en ny klass, BK4. Riksdagen beslutade den 3 maj 2017 att anta regeringens förslag, trafikutskottets betänkande 2016/17:TU14 och riksdagens skrivelse 2016/17:238. Med anledning lagändringen, som trädde i kraft den 1 juli 2017, behöver ändringar också göras i trafikförordningen (1998:1276) och dess bilagor.

Regelrådet finner att redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget är godtagbar.

## Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Konsekvensutredningen redogör inte för några alternativa lösningar eller effekter av om ingen reglering kommer till stånd.

Regelrådet konstaterar att det inte framgår av konsekvensutredningen om och i vilken utsträckning alternativa lösningar har övervägts. Regelrådet anser att det är en brist även om förslagen i hög grad bygger på följdändringar som utgår från av Riksdagen tidigare beslutade lagändringar. Vidare bör en bedömning av effekterna om ingen reglering kommer till stånd redovisas i konsekvensutredningen. Om bedömningen är att en sådan redovisning inte är relevant bör det motiveras.

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

## Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Konsekvensutredningen innehåller inte någon information om förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

Regelrådet kan inte utifrån den information som lämnas i förslaget bedöma i vilken utsträckning förslagen påverkas av EU-rätten. Regelrådet anser att en konsekvensutredning regelmässigt bör innehålla ett ställningstagande vad gäller förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Avsaknaden av information och ställningstagande anser Regelrådet vara en väsentlig brist.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristfällig.

## Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Föreslagna ändringar föreslås träda i kraft den 1 april 2018. Det framgår inte om hänsyn har tagits till tidpunkten för ikraftträdande eller om behovet av speciella informationsinsatser har övervägts.

Regelrådet anser att avsaknaden av information i konsekvensutredningen är en väsentlig brist.

Regelrådet finner att redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkten för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

## Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Enligt konsekvensutredningen påverkar förslagen åkeriföretag, företag som tillverkar fordon och släpvagnar samt transportköpande företag. Det finns inte några uppgifter i konsekvensutredningen om berörda företag utifrån antal eller storlek.

Regelrådet finner att redovisningen av berörda företag utifrån bransch är godtagbar men att redovisningen av berörda företag utifrån antal och storlek är bristfällig.

## Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

### *Administrativa kostnader*

Det framgår inte av konsekvensutredningen om förslaget innebär någon påverkan på berörda företag avseende administrativa kostnader.

Regelrådet anser att en konsekvensutredning bör innehålla information om huruvida ett förslag påverkar företagens administrativa kostnader. Även en bedömning att sådana kostnader inte förväntas uppstå bör redovisas. Av vad Regelrådet kan utläsa av handlingarna innebär dock föreliggande förslag inte några väsentliga administrativa kostnader för företagen. Regelrådet gör därför bedömningen att avsaknaden av information i detta hänseende inte är någon väsentlig brist.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagens påverkan på berörda företags administrativa kostnader, givet förutsättningarna i detta ärende, är godtagbar.

#### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen anges bl.a. följande. Förslagen till ändrade viktregler för BK1 underlättar användningen av BK4-fordon på BK1-vägnätet. De föreslagna förändringarna kommer därför att vara positiv för de företag som investerar i BK4-fordon. Förslagen ökar därmed möjligheterna för alla berörda företag att realisera de potentiella nyttorna av ett upplåtande av BK4.

När det gäller förslaget att bemyndiga Trafikverket att meddela föreskrifter om att förändring av ett fordon eller ett fordonståg på BK4 ska vara förenat med villkor anges att konsekvenserna är beroende av vilka villkor Trafikverket meddelar. Trafikverket har i rapporten Statliga vägar som Trafikverket kan upplåta för en ny bärighetsklass 4 (redovisning av regeringsuppdrag 2016-11-15) lyft fram behovet av att ha möjlighet att ställa krav på fordonens däckskonfiguration, t.ex. en viss andel dubbelmontage eller minimibredd på singelhjul, för att förhindra ökad nedbrytning av vägnätet. De vägar där det bedöms bli aktuellt med sådana krav är vägar med svagare vägkonstruktioner. För företagen skulle krav på en viss andel dubbelmontage kunna ge ökade fordonskostnader och bränslekostnader. Skogsföretag använder dock redan i dag dubbelmontage på vissa av sina fordon för ökad framkomlighet och för att skydda det egna vägnätet. Trafikverkets bedömning är att konsekvenserna vid en reglering för svagare vägar inte ger några större negativa konsekvenser och är samhällsekonomiskt motiverad. Denna bedömning bygger på att en reglering genomförs på basis av samhällsekonomiska principer och att det sker i samverkan med näringslivet.

Regelrådet konstaterar att konsekvensutredningen innehåller viss information om förslagens påverkan på berörda företag vad avser andra kostnader och verksamhet. Det framgår dock inte om denna påverkan har kvantifierats. Informationen om påverkan på företagen får anses vara mycket begränsad även i beskrivande termer. Regelrådet anser att konsekvensutredningen sammantaget innehåller alltför begränsad information för att det ska gå att utläsa i vilken utsträckning de berörda företagens kostnader och verksamhet påverkas.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagens påverkan på andra kostnader och verksamhet är bristfällig.

### **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Av konsekvensutredningen framgår inte hur konkurrensförhållandena för berörda företag kan påverkas.

Regelrådet anser att det inte av den information som framgår av handlingarna går att utläsa i vilken utsträckning förslaget kan ha en påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagens påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

## Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Konsekvensutredningen anger inte om förslaget har någon påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner inte skäl att anta att förslaget innebär någon väsentlig påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner att avsaknaden av redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden, givet förutsättningarna i detta ärende, är godtagbar.

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Konsekvensutredningen innehåller inte någon information om särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet konstaterar att det inte framgår av konsekvensutredningen i vilken utsträckning små företag berörs. Regelrådet anser vidare att det inte utifrån den information som framgår av handlingarna är möjligt att bedöma behovet av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Det anser regelrådet vara en väsentlig brist.

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

## Sammantagen bedömning

Regelrådet konstaterar att konsekvensutredningen får anses vara bristfällig på de flesta punkter som Regelrådet har att bedöma. Genom att Näringsdepartementet samtidigt har remitterat Transportstyrelsens förslag om ett bemyndigande för Transportstyrelsen har Regelrådet haft tillgång till viss information om bl.a. antal berörda företag som Transportstyrelsen redogör för i sitt förslag. Regelrådet anser dock att konsekvensutredningen och övriga handlingar sammantaget inte ger den information som behövs för att det ska vara möjligt att bedöma förslagets påverkan på berörda företag.

Regelrådet finner 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 Renbjer.

Ärendet föredrogs av Ludvig Kimby.



Samuel Engblom  
Ordförande



Ludvig Kimby  
Föredragande