

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.

Trafikverket

Yttrande över Trafikverkets förslag till föreskrifter om bärighetsklasser i Uppsala län

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller Trafikverkets förslag till föreskrifter om bärighetsklasser i Uppsala län. I föreskrifterna anges vilka vägar som ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 eller 4. I föreskrifterna föreslås vissa särskilda villkor gällande att motordrivna fordon med en bruttovikt som överstiger 32 ton ska ha minst en drivande axel som är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller att drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överskrider 9,5 ton på någon av axlarna. För fordonståg föreslås dessutom att om bruttovikten överstiger 64 ton ska minst 65 procent av släpvagnens eller släpvagnarnas sammanlagda bruttovikt belasta axlar försedda med dubbelmonterade hjul. Fordon som är registrerade i vägtrafikregistret senast den 31 december 2018 föreslås undantagna från de nämnda villkoren.

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018 då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2015:21) om bärighetsklasser i Uppsala län ska upphöra att gälla.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att regeringen har beslutat att införa en ny bärighetsklass, BK4, i trafikförordningen (1998:1276). Det anges att Trafikverket samtidigt har givits mandat att meddela föreskrifter om att förändring av fordon eller fordonståg på BK4 ska vara förenat med villkor. BK4 anges möjliggöra färd med tyngre fordon och fordonsmöjligheter än vad som är möjligt idag. I konsekvensutredningen anges att den maximala bruttovikten för fordon på det allmänna vägnätet är 64 ton idag. Genom att klassa en väg enligt den nya BK4-klassen, som medger bruttovikten 74 ton, anges samma mängd gods kunna transporteras med färre fordon. Detta anges medföra en minskad miljöpåverkan och minskade transportkostnader. Vissa vägar inom det upplåtna BK4 vägnätet anges inte klara den belastning som bruttoviktstabellen för BK4 genererar. Med anledning av det kommer dessa vägar att villkoras med krav på fordonen avseende hjulkonfiguration i form av dubbelmonterade hjul på fordonen, då vissa axellaster överskrids. Motivet till detta anges vara att inte riskera det framtida vägkapitalet och skapa framtida accelererande underhållskostnader.

Regelrådet finner beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges att om ingen föreskrift kommer till stånd stämmer inte vägens faktiska bärighet med den föreskrivna bärigheten. Vidare anges att de vägar som förslagsställaren har förbättrat genom bärighetsåtgärder på broar och vägar inte kommer att kunna belastas med tyngre trafik, vilket innebär att dessa investeringar inte kommer samhället till gagn.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. En beskrivning av alternativa lösningar bör vanligen innehålla en beskrivning av de olika lösningsalternativen, en jämförelse av konsekvenserna av lösningsalternativen och en motivering till varför den valda lösningen anses lämpligast. I det nu remitterade ärendet beskriver förslagsställaren främst varför en reglering behöver ske och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd. Regelrådet behandlar idag fem ärenden om bärighetsföreskrifter.¹ Av dessa har förhållandena beskrivits mest utförligt i ärendet med diarienummer RR 2018-89 avseende Dalarnas län. Om dessa förhållanden är de samma även för Uppsala län borde förslagsställaren ha belyst dem även i denna konsekvensutredning. Med anledning av att förslagsställaren upprättar fem föreskriftsförslag för de olika områdena hade det varit önskvärt att all relevant information framkommit i samtliga ärenden. Med det sagt finner Regelrådet att utifrån förslagets karaktär kan Regelrådet godta beskrivningen i detta ärende, men med nämnda medskick till förslagsställarens kommande ärenden.

Regelrådet finner beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Regelrådet har inte kunnat återfinna någon beskrivning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Regelrådet kan konstatera att förslaget är av nationell karaktär. Detta hade förslagsställaren kunnat ange med en relativt kort information i konsekvensutredningen. Vidare är det även för förslag som är inom den nationella regelgivarens handlingsutrymme relevant att belysa att förslaget inte kommer i konflikt med grundläggande EU-rättsliga principer. Avsaknaden av en sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018. Det anges att information om förslagsställarens arbete med att upplåta ett begränsat vägnät för BK4 finns på förslagsställarens hemsida. Förslagsställaren bedömer att det inte behövs några speciella informationsinsatser.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Vanligen är det behövt att ange vilken hänsyn som behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande. En sådan redovisning saknas i remissen. Vidare är den föreslagna ikraftträdandetidpunkten 1 juli 2018 inom en snar framtid. Regelrådet kan dock konstatera att

¹ Ärenden med diarienummer RR 2018-84, RR 2018-89, RR 2018-90, RR 2018-91, RR 2018-92.

detta förslag möjliggör tyngre lastad trafik på angivna vägar och företag som berörs av förslaget kan antas ha en fördel av att reglerna träder i kraft så snart som möjligt. Utifrån förslagets karaktär i detta ärende kan Regelrådet därför godta en utebliven beskrivning, men med nämnda medskick för förslagsställarens kommande ärenden.

Avseende behovet av speciella informationsinsatser ställer sig Regelrådet frågande till förslagsställarens bedömning att några sådana inte behövs och anser att förslagsställaren borde ha motiverat ställningstagandet. För ett företag inom transportbranschen är det en stor fördel att dels få köra med tyngre last, dels att fler vägar är godkända för tungt lastad trafik. Det är därför viktigt att förslagsställaren säkerställer att dessa företag får information om regeländringen.² Enligt Regelrådet bör förslagsställaren överväga att informera särskilt om de vägar som är bärighetsklass 4 förenade med villkor. Detta för att villkoren ska vara tydliga för berörda företag och för att företagen inte ska riskera att bryta mot reglerna på grund av utebliven information om de villkor som gäller.

Trots det angivna finner Regelrådet beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande godtagbar.

Regelrådet finner beskrivningen av behovet av speciella informationsinsatser bristfällig.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att föreskrifterna bedöms få effekter av betydelse för företagens arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Vidare anges att endast de som kör tung trafik och använder den aktuella vägen berörs av förslaget. Likaså anges att de företag som påverkas av föreskriften främst är de som använder väg 76 och väg 790 i sin verksamhet för att transportera varor eller tjänster.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Det saknas en beskrivning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch. Regelrådet har förståelse för att detta är svårt att göra då förslaget kan påverka samtliga företag i samtliga branscher som kör tung trafik. En exemplifiering av några relevanta branscher hade enligt Regelrådets bedömning varit önskvärd. Utifrån en exemplifiering av branscher hade en utredning av antal berörda företag och dess storlek kunnat göras. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i dessa delar.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att tidsåtgången som regleringen innebär för företagen är den förändrade restiden utmed vägen. Vidare anger förslagsställaren att de administrativa förutsättningarna för företagen inte kommer att påverkas i någon större omfattning.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Administrativa kostnader är enligt definitionen kostnader för att upprätta, lagra och överföra information. Tidsåtgång i form av en förändrad restid är inte att se som en administrativ kostnad, utan snarare en verksamhetspåverkan. Regelrådet förstår

² I förslagsställarens övriga remitterade ärenden Regelrådets diarienummer RR 2018-89, RR 2018-90, RR 2018-91 och RR 2018-92, beskriver förslagsställaren avsnittet på ett delvis annorlunda sätt.

förslagsställarens information som att de administrativa kostnaderna inte kommer att påverkas i någon större omfattning. Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning.

Regelrådet finner beskrivningen av förslaget påverkan på berörda företags administrativa kostnader godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen anges att en studie har gjorts som har visat att förslag till vägnät för BK4, i ett första skede, bedöms generera positiva effekter exempelvis för näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare. De minskade transportkostnaderna bedöms uppgå till totalt 5-20 procent beroende på vilket gods som transporteras.

Vidare anges att villkoren gäller för motordrivna fordon och fordonsekipage med en samlad bruttovikt över 64 ton som är registrerade i vägtrafikregistret efter den 31 december 2018. Ägare av befintliga fordon och produktion av redan beställda fordon kommer därför inte att behöva påverkas av villkoren. Det anges att vid investering av framtida fordon som är anpassade för nya bärighetsklassen kommer montering av dubbelmonterade hjul sannolikt att bidra till något ökade fordonskostnader totalt sett. Det anges att en relativt stor andel av de fordon som kommer att nyttja BK4 i ett första skede redan idag använder dubbelmonterade hjul. Förslagsställarens sammantagna bedömning är att införandet av villkor på dubbelmonterade hjul inte kommer att ha en avgörande betydelse för investeringsbesluten totalt sett då de minskade transportkostnaderna generellt bedöms vara betydligt större. Förslagsställaren anger att de eventuella förändringar som kan uppstå för företagen är planering av nya körrutter/körtider.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Enligt Regelrådet hade det varit önskvärt med en beloppsmässig uppskattning av andra kostnader som kan uppstå till följd av förslaget. Uppgifter om kostnader som uppstår med anledning av kravet för dubbelmonterade hjul borde ha varit möjligt att efterforska. En sådan investering skulle kunna vara betydande för ett enskilt åkeri.

Den kvalitativa beskrivningen i ärendet är dock utförlig. Regelrådet har heller inte funnit någon anledning att ifrågasätta förslagsställarens information om att det är en relativt stor andel av de fordon som kommer att nyttja BK4 som redan idag använder dubbelmonterade hjul. Regelrådet kan därför i detta ärende godta beskrivningen, men med nämnda medskick till förslagsställarens kommande ärenden.

Avseende påverkan på företagets verksamhet är som framgår ovan förändrad restid och även planering av nya körrutter och körtider att se som påverkan på företagets verksamhet. Regelrådet finner beskrivningen tillräcklig utifrån detta ärendes karaktär.

Trots det angivna finner Regelrådet beskrivningen av andra kostnader godtagbar.

Regelrådet finner beskrivningen av om det finns behov av förändringar i företagets verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att förslaget inte bedöms påverka konkurrensverksamheten mellan olika företag då alla får samma förändring.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Enligt Regelrådet skulle kostnaderna för att uppnå kravet avseende dubbelmonterade hjul potentiellt kunna medföra en påverkan på konkurrensförhållanden för

företagen. Eftersom förslagsställaren inte har belyst varken kostnaden eller hur många företag och deras storlek som kan påverkas dels av detta specifika krav, dels av reglerna i dess helhet, förblir även en möjlig påverkan på konkurrensförhållanden för företagen okänd. Vidare finner Regelrådet att förslaget kan medföra en konkurrenspåverkan mellan olika transportslag, vilket det hade varit önskvärt om förslagsställaren belyst. Slutligen vill Regelrådet framföra att konkurrensförhållanden för företag kan påverkas trots att företagen får samma förändring eller måste följa samma regler. Detta eftersom omständigheter som exempelvis företagets storlek, deras förutsättningar att följa regelkrav och hur en viss marknad fungerar i praktiken kan påverka konkurrensförhållanden för företagen på olika sätt – trots att det inte var förslagsställarens intentioner med förslaget. Att samtliga berörda företag behöver följa samma regler, eller får samma förändring, medför därför inte nödvändigtvis att samtliga företag påverkas av reglerna på samma sätt.

Avsaknaden av de nämnda beskrivningarna medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har inte kunnat återfinna någon beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Regelrådet har inte heller för egen del kunnat återfinna någon sådan påverkan. En utebliven beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden kan därför godtas i detta ärende.

Regelrådet finner en utebliven beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden i detta ärende godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges att ingen hänsyn behöver tas till de små företagen då alla företag får samma förändring.

Regelrådet har i detta ärende inte kunnat identifiera i vilket eller vilka avseenden särskilda hänsyn skulle kunna tas till små företag. Utifrån detta förslags karaktär kan därför det ovannämnda godtas. För andra förslag så är en beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning behövlig. Detta eftersom små företag ofta påverkas av regler på ett mer påtagligt sätt än medelstora eller stora företag, trots att samtliga företag får samma förändring eller måste följa samma regler. Att samtliga berörda företag behöver följa samma regler medför därför inte nödvändigtvis att samtliga företag påverkas av reglerna på samma sätt. För att få en bredare bild av hur förslag påverkar små företag är förslagsställares samråd med berörda branschorganisationer på området att rekommendera.

Regelrådet finner beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag godtagbar.

Sammantagen bedömning

Som framgår ovan hade vissa delar i konsekvensutredningen med fördel kunnat beskrivas på ett utförligare sätt och Regelrådet förutsätter att förslagsställaren tar med sig de nämnda synpunkterna i sitt

framtida konsekvensutredningsarbete. Vid en sammantagen bedömning tar dock Regelrådet hänsyn till vad förslagsställaren avser att uppnå med förslaget och detta ärendes speciella karaktär, vilket medför att konsekvensutredningen trots det angivna kan anses sammantaget godtagbar.

Vid en sammantagen bedömning finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 9 maj 2018.

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder.



Claes Norberg
Ordförande

Katarina Garinder
Katarina Garinder
Föredragande