

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 Jämtlands 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 Jämtlands 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 2014:1) om bärighetsklasser i Jämtlands 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 det inte finns några alternativa lösningar. Vidare anges att om någon föreskrift inte kommer till stånd stämmer inte vägens faktiska bärighet med den föreskrivna bärigheten.

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.

Ställningstaganden som att det inte finns några alternativa lösningar bör motiveras för att kunna godtas.

I det nu remitterade ärendet anger förslagsställaren främst effekterna 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 Jämtlands 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.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Vanligen är det behövligt 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, vilket är inom en snar framtid. Regelrådet kan dock konstatera att 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

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

karaktär i detta ärende kan Regelrådet därför godta en utebliven beskrivning, men med nämnda medskick för förslagsställarens kommande ärenden.

Avseende behovet av speciella informationsinsatser kan Regelrådet konstatera att det finns en, om än kortfattad, redovisning av behovet av speciella informationsinsatser vilken kan godtas i detta ärende.² Enligt Regelrådet bör dock 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 och behovet av speciella informationsinsatser godtagbar.

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.

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 önskvärt. 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 inte någon specifik information som kan härledas till förslagets administrativa kostnader för företag.³

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Administrativa kostnader är enligt definitionen kostnader för att upprätta, lagra och överföra information. Sådana kostnader ska beskrivas såväl kvalitativt som kvantitativt. Om förslagsställaren har bedömt att några administrativa kostnader inte kommer att uppstå ska detta anges och motiveras. I det nu remitterade ärendet har Regelrådet inte kunnat identifiera i vilka delar administrativa kostnader skulle kunna uppstå till följd av förslaget. En utebliven redovisning kan därför godtas i detta ärende, men med nämnda medskick till förslagsställarens framtida konsekvensutredningsarbete.

På grund av ärendets karaktär finner Regelrådet att en utebliven beskrivning av förslagets påverkan på

² I Regelrådets ärende RR 2018-84 avseende bärighetsklasser i Uppsala län har förslagsställaren gjort bedömningen att några speciella informationsinsatser inte behövs, vilket har föranlett en bristfällig bedömning av Regelrådet, se RR 2018-84 för mer information.

³ I Regelrådets ärende RR 2018-84 avseende bärighetsklasser i Uppsala län har förslagsställaren gjort en något annorlunda beskrivning av förslagets administrativa kostnader än i detta ärende, se RR 2018-84 för mer information.

berörda företags administrativa kostnader i detta ärende är 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.

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 framgår det att ägare av befintliga fordon och produktion av redan beställda fordon inte kommer att påverkas av villkoren. Även om det hade varit önskvärt med en utförligare redovisning finner Regelrådet beskrivningen tillräcklig utifrån detta ärendes karaktär.⁴

Trots det angivna finner Regelrådet beskrivningen av andra kostnader och 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

⁴ I Regelrådets ärende RR 2018-84 avseende bärighetsföreskrifter i Uppsala län har förslagsställaren tagit upp omständigheter som förändrad restid och planering av nya körrutter och körtider, se RR 2018-84 för mer information.

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 företagens 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