

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 nya föreskrifter för 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 och anger vilka vägsträckor som ska ha vilken bärighetsklass.

Vissa vägsträckor föreslås tillhöra bärighetsklass 4 (i det följande BK4) utan några närmare villkor. Andra vägsträckor föreslås tillhöra BK4 men förenat med villkor. Detta innebär att utöver vad som framgår i trafikförordningen (1998:1276) ska förande av fordon eller fordonståg vara förenat med särskilda villkor enligt följande. 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 gäller 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 undantas från de nämnda villkoren.

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 juli 2019, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2018:28) om bärighetsklasser i Jämtlands län ska upphöra att gälla.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen framgår att förslagsställaren har beslutat att utöka det upplåtta vägnätet för BK4. Det anges att vägar som kan klara en högre bärighetsklass än BK1 och som ingår i det upplåtta vägnätet för BK4 kan föreskrivas få BK4. Vissa vägar inom det upplåtta BK4 vägnätet klarar inte den belastning som bruttoviktstabellen för BK4 genererar. Dessa vägar villkoras i enlighet med ovan föreslagen föreskriftstext. Orsaken till det anges vara att inte riskera det framtida vägkapitalet och undvika framtida accelererande underhållskostnader.

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte är tillräcklig för detta ärende. Beskrivningen

är därmed godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges att det inte finns några alternativa lösningar. Det framgår ingen beskrivning av effekterna av om någon reglering inte kommer till stånd.

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, detta trots att det kan te sig självklart för förslagsställaren.

Som framgår ovan saknas det en beskrivning av effekterna av om någon reglering inte kommer till stånd. Regelrådet behandlar idag fyra ärenden om bärighetsföreskrifter.¹ Av dessa har förhållandena åtminstone omnämnts i ärendet med diarienummer RR 2019-91 avseende Västernorrlands län. Om förhållandena är de samma även för Jämtlands län borde förslagsställaren ha belyst dem även i denna konsekvensutredning. Med anledning av att förslagsställaren upprättar fyra föreskriftsförslag för de olika områdena hade det varit önskvärt att all relevant information framkommit i samtliga ärenden.

Trots dessa synpunkter finner Regelrådet att utifrån förslaget karaktär kan beskrivningarna i detta ärende godtas. Regelrådet finner därmed att beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd är 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 att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 juli 2019. Avseende informationsinsatser anges att information om arbetet med att upplåta delar av vägnätet 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 2019, 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 2019-85, RR 2019-88, RR 2019-89, RR 2019-91.

karaktär i detta ärende kan Regelrådet därför godta en utebliven beskrivning.

Avseende behovet av speciella informationsinsatser kan Regelrådet konstatera att det finns en, om än kortfattad, redovisning av var informationen om arbetet finns. Informationsbehovet som sådant utreds dock inte närmare av förslagsställaren. 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 att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande och behovet av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att endast tung trafik som använder den aktuella vägen berörs av regleringarna.

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, såsom åkeriföretag, hade enligt Regelrådets bedömning varit behövligt. 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 att beskrivningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att de administrativa förutsättningarna för företagen inte antas påverkas i någon större omfattning.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Administrativa kostnader ska vanligen beskrivas såväl kvalitativt som kvantitativt. Om förslagsställaren har bedömt att några administrativa kostnader inte kommer att uppstå ska detta vanligen motiveras. I det nu remitterade ärendet har Regelrådet inte funnit någon anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning. En utebliven motivering och kvantitativ beskrivning kan därför godtas med anledning av detta ärendes särskilda karaktär.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på berörda företags administrativa kostnader är tillräcklig för detta ärende. Beskrivningen är därmed godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen anges att förslagsställaren bedömer att förslaget har positiva samhällsekonomiska effekter. Ett utökat vägnät för BK4 bedöms generera positiva effekter för bland annat miljö, kapacitet och för näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur nyttjas effektivare. Samhällsekonomiska analyser anges visa på att en nettonuvärdeskvot på över 2 på lång sikt, det vill säga en förväntad vinst på över 2 kr per satsad krona, om hela BK1 vägnätet upplåts för BK4. De minskade transportkostnaderna bedöms i denna studie ligga mellan 5-20 procent beroende på

vilket gods som transporteras.

Villkoren anges gälla 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 ska därför inte behöva påverkas av villkoren. Vid investering av framtida fordon som är anpassade för nya bärighetsklassen anges att montering av dubbelmonterade hjul sannolikt kommer 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 investeringsbeslut totalt sett då de minskade transportkostnaderna generellt bedöms vara betydligt större.

Vidare anges att de eventuella förändringar som kan uppstå för företagen är 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.

Avseende påverkan på företagets verksamhet framgår det att ägare av befintliga fordon och produktion av redan beställda fordon inte kommer att påverkas av villkoren och att de eventuella förändringarna består av nya körrutter/körtider. Även om det hade varit önskvärt med en utförligare redovisning finner Regelrådet beskrivningen tillräcklig utifrån detta ärendes karaktär.

Trots det angivna finner Regelrådet att beskrivningen av andra kostnader och om det finns behov av förändringar i företagets verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att förslaget inte bedöms påverka konkurrensförutsättningarna 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 att beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag är 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.

Med anledning av detta ärendes särskilda karaktär finner Regelrådet att en utebliven beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges att ingen särskild 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 särskilda 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 att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet beslutar idag om fyra remisser från rubricerad förslagsställare². Dessförinnan har förslagsställaren under det senaste året tagit emot ytterligare sju remissvar från Regelrådet – som samtliga påtalar samma förslag till korrigeringar och kompletteringar av konsekvensutredningen³. Eftersom Regelrådet fortsatt ser samma brister i de konsekvensutredningar som nu har remitterats,

² Ärenden med diarienummer RR 2019-85, RR 2019-88, RR 2019-89 och RR 2019-91, från Regelrådets sammanträde den 10 april 2019.

³ Ärenden med diarienummer RR 2019-11 och RR 2019-12, från Regelrådets sammanträde den 28 februari 2019. Ärenden med diarienummer RR 2018-84, RR 2018-89, RR 2018-90, RR 2018-91 och RR 2018-92, från Regelrådets sammanträde den 9 maj 2018.

ställer sig Regelrådet frågande till varför förslagsställaren under det gångna året inte har kompletterat konsekvensutredningarna i enlighet med Regelrådets rekommendationer. Regelrådet finner, både i flera delbedömningar och sammantaget, att konsekvensutredningarna i de nämnda ärendena har uppfyllt kraven – men endast utifrån dessa ärendens särskilda karaktär och de effekter förslagen bedöms få för företagen. Trots godtagbara bedömningar anser Regelrådet att utförligare beskrivningar, i enlighet med Regelrådets rekommendationer ovan och i tidigare ärenden, hade varit att föredra.

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

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 24 april 2019.

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Claes Norberg
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv
Föredragande