

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 Skåne 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 förslag till Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser i Skåne län.

Förslaget innebär att 7 vägsträckor ska tillhöra bärighetsklass 4 utan att särskilda villkor ställs och att ytterligare 7 vägsträckor ska tillhöra bärighetsklass 4 under förutsättning att särskilda villkor avseende hjulkonfiguration i form av dubbelmonterade hjul på fordonen uppfylls.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges att Vaghållningsmyndigheten i region Syd har för avsikt att ändra bärighetsklasser på vissa vägar i Skåne län och att Trafikverkets idag gällande föreskrifter ska upphävas och nya föreskrifter beslutas. Vägar som kan klara en högre bärighetsklass än BK 1¹ och som ingår i det upplåtta vägnätet för BK 4 kan föreskrivas få BK 4. Samtidigt anges att vissa vägar inom det upplåtta vägnätet för BK 4 inte klarar den belastning som bruttoviktstabellen för BK 4 genererar. Dessa vägar föreslås därför att villkoras med krav på fordonen avseende hjulkonfigurationen i form av dubbelmonterade hjul på fordonen. Motivet till detta anges vara att inte riskera det framtida vägkapitalet och undvika framtida ökande underhållskostnader.

Regelrådet finner redovisningen 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. Därutöver anges att om ingen föreskrift kommer till stånd stämmer inte vägens faktiska bärighet överens med den föreskrivna. Det anges i sin tur innebära att de vägar som Trafikverket har förbättrat genom bärighetsåtgärder inte

¹ Bärighetsklass förkortas i det följande BK. Innebörden i bärighetsklasserna kan sammanfattas på följande sätt. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1. Vägar som i dagsläget inte bedöms klara BK 1 utan att kostsamma åtgärder genomförs för att förstärka dessa föreskrivs någon av klasserna BK 2 eller BK 3. Efter att en väg har förstärkts kan den återgå till BK 1 och därmed utgå ur föreskrifterna eller, om så bedöms lämpligt, föreskrivas till BK 4, som alltså innebär en högre belastning än BK 1.

kommer att kunna belastas med tyngre trafik vilket innebär att gjorda investeringar inte kommer att komma samhället till gagn.

Regelrådet gör följande bedömning. Det skulle ha gjort konsekvensutredningen tydligare om bedömningen avseende alternativa lösningar hade motiverats. Eftersom syftet är att bärighetsklasser på vissa vägar ska ändras så är det, såvitt Regelrådet kan se, inte möjligt att uppnå syftet utan att upphäva befintliga föreskrifter och besluta nya. Allmänt sett bör en redovisning av alternativa lösningar innehålla en jämförelse av för- och nackdelar med olika alternativ och en motivering till varför de icke förordade alternativen har valts bort. I detta ärende finner Regelrådet som nämnts att det framgår att reglering är nödvändig för att nå syftet. Det skulle i princip ha kunnat vara möjligt att utforma föreskrifterna på fler än ett sätt. Mot bakgrund av att förslaget syftar till förenkling finner Regelrådet emellertid att en mer begränsad beskrivning av det slag som finns i konsekvensutredningen kan vara tillräcklig.

Bedömningen av effekter om ingen reglering kommer till stånd är tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Inget anges i konsekvensutredningen om förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

Regelrådet kan konstatera att förslaget är av nationell karaktär. Det 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 redovisningen 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 15 november 2019. Inget anges om skälen till vald tidpunkt. Det anges att information om Trafikverkets arbete med att upplåta delar av vägnätet för BK 4 finns på verkets hemsida och att föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som finns i den rikstäckande databasen RDT.

Regelrådet gör följande bedömning. Normalt sett är det motiverat att ange vilken hänsyn som behöver tas vid valet av tidpunkt för ikraftträdande. En sådan redovisning saknas. Dessutom är den föreslagna tidpunkten för ikraftträdande den 15 november 2019, vilket är inom en snar framtid. Regelrådet kan emellertid konstatera att det aktuella förslaget 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 därför Regelrådet godta en utebliven beskrivning.

När det gäller informationsinsatser kan Regelrådet konstatera att det finns en, om än kortfattad, redovisning av var det går att finna information om verkets pågående arbete och det anges hur föreskrifterna kungörs. Som Regelrådet uppfattar beskrivningen har förslagsställaren förklarat att det finns information för den som vill söka efter den och var denna information går att finna. Frågan om behovet av speciella informationsinsatser berör emellertid också en bedömning om det skulle vara motiverat med en mer utåtriktad insats till de berörda företagen. Enligt Regelrådets uppfattning bör

förslagsställaren överväga att informera särskilt om de vägar som är BK 4 förenade med särskilda villkor. Detta finner Regelrådet önskvärt för att villkoren ska vara tydliga och för att företagen inte ska riskera att bryta mot reglerna på grund av att de inte själva sökt upp den aktuella informationen.

Sammantaget finner likväl Regelrådet att utifrån förslaget karaktär kan befintlig information i konsekvensutredningen vara tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i konsekvensutredningen att alla trafikanter som använder den aktuella vägen och andra som vistas i närheten berörs av regleringen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det saknas en tydlig beskrivning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch. Regelrådet har förståelse för att det är svårt att göra en sådan eftersom förslaget kan påverka alla företag i samtliga branscher som kör tung trafik. En exemplifiering av några relevanta branscher, såsom åkeriföretag, hade enligt Regelrådets bedömning varit behövligt. Om en exemplifiering av branscher hade gjorts, hade en utredning av antal berörda företag – inom ramen för exemplet – och deras storlek kunnat göras. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i detta avseende. Regelrådet beslutar idag i totalt sju ärenden om bärighetsklasser. I vart fall i remissen med förslag till bärighetsklasser i Östergötlands län² gjordes bedömningen att de företag som främst påverkades av de i det ärendet aktuella föreskrifterna återfanns i transport- och tjänstesektorn. Om det skulle vara förslagsställarens bedömning att samma branscher berörs i det här aktuella ärendet borde det ha angetts. Regelrådet vill också påpeka att transportköpare, särskilt inom vissa branscher, kan väntas påverkas positivt av förslaget.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Det anges att administrativa förutsättningar för företagen inte väntas påverkas i betydande omfattning. Denna bedömning motiveras inte.

Administrativa kostnader är enligt den definition som Regelrådet tillämpar kostnader för att upprätta, lagra och överföra information. Sådana kostnader kan 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 finns en bedömning, som emellertid inte har motiverats. Regelrådet har emellertid inte kunnat identifiera i vilka delar administrativa kostnader skulle kunna uppstå till följd av förslaget. Även om det hade varit önskvärt med en tydligare bedömning så kan därför beskrivningen anses tillräcklig utifrån ärendets karaktär.

På grund av ärendets karaktär finner Regelrådet beskrivningen av påverkan på administrativa kostnader godtagbar.

² Denna remiss behandlar i Regelrådets yttrande RR 2019-232.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen anges att förslagsställaren bedömer att förslaget har positiva samhällsekonomiska effekter. Ett utökat vägnät för BK 4 bedöms generera positiva effekter för bl.a. miljö, kapacitet och näringslivets transportkostnader i och med att befintlig infrastruktur utnyttjas effektivare. Samhällsekonomiska analyser anges visa på en nettonuvärdeskvot på över 2 på lång sikt, dvs. förväntad vinst på över 2 kr per satsad krona, om hela det vägnät som idag har föreskrivet BK 1 upplåts för BK 4. De minskade transportkostnaderna bedöms i denna studie ligga mellan 5-20 procent beroende på vilket gods som transporteras.

Det anges att de särskilda villkoren gäller för motordrivna fordon och fordonsekipage med en samlad bruttovikt över 64 ton som är registrerade i vägtrafikregistret efter 2018-12-31. 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 kommer montering av dubbelmonterade hjul sannolikt bidra till något ökade fordonskostnader totalt sett. En relativt stor andel av de fordon som kommer att nyttja BK 4 i ett första skede anges emellertid redan idag använda dubbelmonterade hjul.

Förslagsställarens sammantagna bedömning är att införandet av villkor på dubbelmonterade hjul inte kommer att ha en avgörande betydelse för investeringsbesluten totalt sett eftersom de minskade transportkostnaderna bedöms vara betydligt större.

Vidare anges att de eventuella förändringar som förslaget kan medföra för företagen är förändrade körrutter/ körtider.

Regelrådet gör följande bedömning. Enligt Regelrådets uppfattning 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 på 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 inte heller funnit någon anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning 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 av andra kostnader.

När det gäller påverkan på företagens verksamhet framgår det att ägare av befintliga fordon och 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 beskrivning finner Regelrådet informationen tillräcklig utifrån detta ärendes karaktär.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i ärendet, redovisningen av förslagets påverkan på andra kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det anges att föreskrifterna inte väntas påverka konkurrensförutsättningarna mellan olika företag då alla får samma förändring.

Regelrådet gör följande bedömning. Enligt Regelrådet skulle kostnaderna för att uppfylla kravet avseende dubbelmonterade hjul potentiellt kunna medföra en påverkan på konkurrensförhållanden för företagen. Eftersom förslagsställaren inte har belyst varken kostnaden eller hur många och hur stora

företag som kan påverkas av detta specifika krav – och av reglerna i sin helhet – är även en möjlig påverkan på konkurrensförhållandena för företagen okänd. Vidare finner Regelrådet att förslaget kan medföra en konkurrenspåverkan mellan olika transportslag, vilket det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade belyst. Konkurrensförhållandena mellan svenska och utländska åkeriföretag skulle också kunna påverkas och det bör enligt Regelrådets uppfattning också noteras att det kan väntas att transportköpare påverkas positivt i sin relativa konkurrenskraft av förslaget, inte minst gäller detta skogsindustrin. Generellt sett vill Regelrådet också framhålla att konkurrensförhållanden för företag kan påverkas trots att företagen får samma förändring eller måste följa samma regler. Omständigheter som företagets storlek, deras förutsättningar att följa regelkrav och hur en marknad fungerar i praktiken kan påverka företagen på olika sätt, trots att det inte var förslagsställarens intention 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. Det framgår inte av konsekvensutredningen om förslagsställaren har övervägt nyss nämnda aspekter och den är därför i detta avseende ofullständig.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet kan inte finna någon beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Eftersom Regelrådet inte heller kan finna något som tydligt talar för en sådan påverkan kan utebliven beskrivning av denna aspekt godtas i detta ärende.

Regelrådet finner med anledning av ärendets karaktär 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 vilka avseenden särskild hänsyn skulle kunna tas till små företag. Utifrån detta förslags särskilda karaktär kan därför förslagsställarens bedömning godtas. För andra förslag så är en beskrivning av särskilda hänsyn till små företag behövlig. Skälet till detta är att små företag ofta påverkas 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 förslagsställarens samråd med berörda branschorganisationer inom det aktuella området att rekommendera.

Regelrådet finner, utifrån ärendets karaktär, redovisningen av särskilda hänsyn till små företag godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet beslutar idag om sju remisser avseende bärighetsklasser från rubricerad förslagsställare³. Den generella tendensen är att förslagens överensstämmelse med EU-rätten nu beskrivs i remisserna⁴.

³ De aktuella yttrandena har Regelrådets diarienummer RR 2019-232, RR 2019-233, RR 2019-234, RR 2019-235, RR 2019-236, RR 2019-238 och RR 2019-239.

⁴ Med undantag för ärende RR 2019-236.

Det är positivt. För konsekvensutredningarnas transparens vore det värdefullt dels om även denna remiss hade innehållit sådan information, dels generellt om även andra synpunkter som Regelrådet har framfört i tidigare ärenden om tydligheten i redovisningarna skulle bli tillgodosedda i ökad utsträckning. Det är visserligen så att Regelrådet utifrån de speciella förutsättningarna i detta slags ärenden funnit att befintliga beskrivningar sammantaget varit godtagbara men det finns likväl ett värde i ökad transparens.

En omständighet med de remisser som Regelrådet tar ställning till idag är att förslagsställaren har angett olika bedömningar i olika ärenden om förslagen ger effekter av betydelse för företag. Samtidigt är det utifrån den information som ges i konsekvensutredningarna inte tydligt för Regelrådet av vilka orsaker som den sammantagna effekten för företag skulle bli väsentligt större eller mindre i de olika ärendena, som generellt sett får sägas uppvisa en innehållsmässig likhet i förslagen. Regelrådet har i samtliga fall funnit att förslagen, såvitt Regelrådet kan bedöma, ger effekter av betydelse för företag. Dessa effekter handlar bland annat om de minskade transportkostnader som förslagsställaren konsekvent nämner i ärendena. Det vore önskvärt om förslagsställaren, vid remittering av nya ärenden av samma slag, hade möjlighet att vara tydligare om vilka kriterier som ligger till grund för bedömningen att ett förslag ger – eller inte ger – effekter av betydelse för företag i det enskilda fallet.

Regelrådet konstaterar likväl att givet förutsättningarna i det aktuella ärendet kan konsekvensutredningen anses hålla tillräcklig kvalitet i de flesta avseenden. Därvid beaktar Regelrådet att förslaget, såvitt Regelrådet kan förstå, kommer att ge en positiv nettoeffekt för direkt berörda företag.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 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 16 oktober 2019.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Per Högström
Föredragande