

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 Kronobergs 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 Kronobergs län.

Förslaget innebär att sju vägsträckor anges ingå i det upplåttna vägnätet för BK4 medan ytterligare 12 vägsträckor anges ingå i det upplåttna vägnätet för BK 4 förutsatt att villkor med krav på hjulkonfigurationen uppfylls.

Det kan noteras att i konsekvensutredning beskrivs effekterna av att införa BK4. Ett undantag från detta är väg 120, sträckan väg E4 trafikplats Strömsnäs-väg 520, Traryd, där borttagen föreskrift innebär att bärighetsklassen återgår till BK1.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges att Vägghållningsmyndigheten i region Syd har för avsikt att ändra bärighetsklasser på vissa vägar i Kronobergs län och därför föreslår att Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2019:81) om bärighetsklasser i Kronobergs län ska upphöra att gälla och nya föreskrifter beslutas.

Vägar som kan klara en högre bärighetsklass än BK 1<sup>1</sup> och som ingår i det upplåttna vägnätet för BK 4 kan föreskrivas få BK 4. Samtidigt anges att vissa vägar inom det upplåttna 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.

---

<sup>1</sup> 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.

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 om föreslagen föreskrift inte kommer till stånd så kommer de vägar som föreslås få ny bärighetsklass inte att kunna belastas med tyngre trafik, vilket innebär att vägarna inte utnyttjas maximalt.

Regelrådet gör följande bedömning. Det skulle ha gjort konsekvensutredningen tydligare om det hade funnits en bedömning avseende alternativa lösningar. 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**

Det anges i konsekvensutredningen att förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är ofta motiverat att förklara av vilka skäl som en bedömning görs. I det här fallet är emellertid ärendets nationella karaktär tämligen tydlig vilket gör beskrivningen tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

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

I konsekvensutredningen anges att föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 december 2020. Föreskriftsförslaget samt nu gällande bärighetsföreskrifter i kartform finns tillgängliga via Trafikverkets interaktiva kartapplikation. Information om BK4 och gällande regelverk finns på Trafikverkets webbplats. Trafikverkets bedömning anges vara att särskilda informationsinsatser inte behövs. 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 1 december 2020, vilket är inom en förhållandevis 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. Det anges också att verket bedömer att särskilda informationsinsatser inte behövs. 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 de näringsidkare som har fordonstyper som kan nyttja de utökade lastmöjligheterna gynnas av föreskriften. Övriga trafikanter gynnas av den minskade mängden tung trafik.

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 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*

Inget anges om påverkan på administrativa kostnader.

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 saknas en sådan bedömning. Regelrådet yttrade sig vid flera sammanträden i oktober 2019 över remisser med förslag till bärighetsklasser och i vart fall i ett av dessa ärenden, avseende Kalmar län<sup>2</sup>, fanns det uppgifter om att förslaget inte bedöms påverka administrativa förutsättningar i någon större utsträckning. Om det är förslagsställarens bedömning att samma förutsättningar gäller i detta ärende borde det ha angetts. Regelrådet har emellertid i alla händelser inte kunnat identifiera i vilka delar administrativa kostnader skulle kunna uppstå till följd av förslaget. En utebliven redovisning kan därför godtas i detta ärende.

---

<sup>2</sup> Regelrådets yttrande över denna remiss har diarienummer RR 2019-233 och Regelrådet yttrade sig över remissen vid sitt sammanträde den 16 oktober 2019.

På grund av ärendets karaktär finner Regelrådet en utelämnad beskrivning av påverkan på företags administrativa kostnader i detta ärende är godtagbar.

#### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen anges att 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.

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.

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. Regelrådet kan notera att Trafikverket i tidigare remisser<sup>3</sup> har angett att vid investering av framtida fordon som är anpassade för de nya bärighetsklasserna kommer montering av dubbelmonterade hjul sannolikt bidra till något ökade fordonskostnader totalt sett. Det angavs också att en relativt stor andel av de fordon som kommer att nyttja BK 4 i ett första skede redan idag använder dubbelmonterade hjul. Det är inte klart om förslagsställaren gör en annorlunda bedömning numera eller om denna information fortfarande är aktuell. Det hade varit bra om det framgick.

Den kvalitativa beskrivningen i ärendet är dock relativt utförlig. Regelrådet kan därför i detta ärende godta beskrivningen av andra kostnader.

När det gäller påverkan på företagets verksamhet kan konstateras att i tidigare remisser om bärighetsklasser har det angetts att ägare av befintliga fordon och redan beställda fordon inte kommer att påverkas av villkoren. Någon sådan bedömning finns inte i denna remiss. Regelrådet finner att om verket gör samma bedömning i detta ärende borde det ha angetts. Bristen är emellertid inte av stor betydelse.

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

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

I konsekvensutredningen anges att utökningen av BK4 görs i dialog med branschorganisationer.

Regelrådet gör följande bedömning. Enligt Regelrådet skulle kostnaderna för att uppfylla kravet avseende dubbelmonterade hjul potentiellt kunna medföra en påverkan på konkurrensförhållanden för

<sup>3</sup> Exempelvis det ärende som Regelrådet yttrade sig över den 23 oktober 2019, Regelrådets yttrande RR 2019-252.

företagen. Eftersom förslagsställaren inte har belyst vare sig 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 är såvitt Regelrådet kan förstå möjligt att sådana aspekter blir belysta i den dialog med branschorganisationer som förslagsställaren nämner.

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 finns ingen information om särskilda hänsyn till små företag. Som nämnts ovan har förslagsställaren angett att företag kan påverkas beroende på bland annat storlek.

Om det är förslagsställarens bedömning att det saknas skäl eller möjlighet att ta särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning ska detta som regel anges och motiveras. I detta ärende kan Regelrådet inte identifiera i vilka avseenden särskild hänsyn skulle kunna tas till små företag. Det finns också information som, såvitt Regelrådet kan förstå, klargör att nettoeffekten för direkt berörda företag väntas bli positiv. Utifrån detta förslags särskilda karaktär kan därför en utebliven beskrivning godtas. De skäl som talar för att en beskrivning av särskilda hänsyn till små företag normalt sett är behövlig är att de små företagen ofta påverkas av regler på ett mer påtagligt sätt än medelstora eller stora företag, även i fall där samtliga företag får samma förändring eller måste följa samma regler. 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, med anledning av ärendets karaktär, att en utebliven beskrivning av särskilda hänsyn till små företag är godtagbar.

### **Sammantagen bedömning**

Regelrådet har över tid yttrat sig över ett flertal ärenden om bärighetsklasser. En iakttagelse som Regelrådet gör är att det nu generellt sett finns godtagbara beskrivningar av förslagens överensstämmelse med EU-rätten i remisserna, vilket också är fallet i det nu aktuella ärendet. Det är

positivt. För konsekvensutredningarnas transparens vore det värdefullt 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.

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 noterar att inget sägs i konsekvensutredningen om vad effekten blir av att ett vägavsnitt som under en tid har haft föreskriven bärighetsklass 4 nu återgår till bärighetsklass 1. Det hade varit önskvärt att även eventuella effekter av denna ändring hade beskrivits något.

Regelrådet finner sammantaget 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 2 september 2020.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Claes Norberg, Lennart Renbjer och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Elisabeth Thand Ringqvist  
Ordförande



Per Högström  
Föredragande