

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 förslag till nya föreskrifter om bärighetsklasser i Gotlands 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 nya föreskrifter om bärighetsklasser i Gotlands län. Förslaget innebär att 20 vägsträckor upplåts till vägnätet för bärighetsklass 4 (BK4).

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 28 december 2022 då Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:40) om bärighetsklasser i Gotlands län ska upphöra att gälla.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges i konsekvensutredningen att en vägs bärighet beror på en kombination av naturliga förutsättningar och vägkonstruktionens egenskaper. Bärighetsrestriktioner används för att skydda vägar och broar mot de skador och den nedbrytning som orsakas av den tunga trafiken. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1). Begränsning till en lägre bärighetsklass, BK2/BK3, görs för vägar, vägdelar eller broar som i dagsläget inte klarar BK1 utan att kostsamma åtgärder utförs för att förstärka dessa och om de ska kunna fortsätta vara framkomliga under överskådlig tid. Efter att en väg förstärkts kan den återgå till BK1 och därmed utgå ur föreskriften eller föreskrivas till BK4.

Vidare anges att vägar som kan klara en högre belastning än BK1 och som ingår i det upplåtta vägnätet för BK4 kan föreskrivas få BK4. Vissa vägar inom det upplåtta BK4 vägnätet befaras inte fullt ut klara den belastning som bruttoviktstabellen för BK4 genererar. Dessa vägar kommer att villkoras med krav på fordonen avseende hjulkonfiguration i form av dubbelmonterade hjul på fordonen. Motivet till detta är att inte riskera vägkapitalet och undvika accelererande underhållskostnader.

Förslagsställaren anger att de berörda vägarna redan har sådan standard att de klarar den högre bärighetsklassen BK4. Genom att ändra bärighetsklass uppnås ökad samhällsnytta främst i form av minskade CO2-utsläpp utan att några investeringar behövs. Förslagsställaren har därför beslutat att utöka det upplåtta vägnätet för BK4 genom att inkludera de berörda vägarna.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det anges i remissen att om föreslagna föreskrifter 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. Förslagsställaren bedömer vidare att det inte finns några alternativa lösningar för att uppnå syftet med förslaget.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

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

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning och finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Förslagsställaren föreslår att de föreslagna föreskrifterna träder i kraft den 28 december 2022. Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande bedöms inte behövas eftersom det är angeläget att den nya bärighetsklassen ikraftträder snarast för att nyttan ska tillgodogöras.

Vad gäller informationsinsatser anges att föreskriftsförslaget samt nu gällande bärighetsföreskrifter i kartform finns tillgängliga via Trafikverkets interaktiva kartapplikation. Vidare anges att information om BK4 och gällande regelverk finns på Trafikverkets hemsida. Förslagsställaren bedömer att det inte behövs några särskilda informationsinsatser eftersom förändringen av föreskrifterna kommuniceras i och med remissen.

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 remissen att de näringsidkare som har fordonstyper som kan nyttja de utökade lastmöjligheterna gynnas av föreskriften. Övriga trafikanter gynnas av den minskade mängden tung trafik. Vidare anges att konsekvenserna av föreskriftsändringarna inte är så pass omfattande att utredning av hur många företag som påverkas är nödvändig.

Regelrådet gör följande bedömning. Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av berörda företag utifrån bransch. Regelrådet har i tidigare yttranden efterfrågat en exemplifiering av branscher som påverkas av förslaget. Regelrådet har i det avseendet noterat åkeriföretag som en bransch som påverkas. Avsaknaden av sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Vad sedan gäller antal och storlek på berörda företag har Regelrådet förståelse för att det är svårt att ange detta eftersom samtliga företag som kör tung trafik påverkas av förslaget. Regelrådet anser dock att förslagsställaren hade kunnat identifiera berörda branscher och därefter utreda vidare för att se hur många företag som påverkas och deras storlek i någon

berörd bransch. Som framgår ovan och i tidigare yttrande hade exempelvis åkeribranschen kunnat utredas vidare. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa förutsättningar i någon större utsträckning.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företagens administrativa kostnader godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

Det anges i remissen att 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 visar på en nettonuvärdeskvot på över 2 på lång sikt, dvs. förväntad vinst på över 2 kr per satsad krona, om hela BK1 vägnätet upplåts för BK4. Vidare anges att de särskilda villkoren gäller för motordrivna fordon och fordonsekipage med en samlad bruttovikt över 64 ton som är registrerade i vägtrafikregistret efter 31 december 2018. Förslagsställarens sammantagna bedömning är att införandet av villkor på dubbelmonterade hjul inte kommer ha en avgörande betydelse för investeringsbesluten totalt sett då de minskade transportkostnaderna generellt bedöms vara betydligt större. Det anges därutöver att val av vägar har skett i dialog med storregionalt bärighetsråd samt med Sveriges åkeriföretag på Gotland.

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. Med anledning av förslagets sammantagna effekter kan dock Regelrådet godta utelämnade beskrivningar i denna del.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags andra kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att föreskrifterna inte förväntas påverka konkurrensförutsättningarna mellan olika företag då alla får samma förändring. Dock kan det finnas företag som påverkas beroende på exempelvis verksamhet, storlek och lokalisering.

Regelrådet gör följande bedömning. Även om samtliga företag får samma förändring kan företagen sinsemellan påverkas på olika sätt, exempelvis som förslagsställaren nämner med anledning av den verksamhet som bedrivs, företagets storlek eller geografiska läge. Det hade varit motiverat med en närmare beskrivning av eventuell konkurrenspåverkan. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden i konsekvensutredningen, och har heller inte för egen del kunnat se någon sådan påverkan. En utelämnad beskrivning kan därför godtas i detta ärende.

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

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Regelrådet har inte kunnat återfinna en beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning. Om förslagsställaren bedömer att det saknas möjlighet att ta särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning ska det anges och motiveras. I det nu remitterade ärendet är det, såvitt Regelrådet kan bedöma, svårt att se hur särskilda hänsyn skulle kunna tas till små företag, det hade varit önskvärt om förslagsställaren angett med en kort information. Med anledning av förslagetets karaktär kan dock en utelämnad beskrivning godtas.

Regelrådet finner att en utelämnad beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning i detta ärende är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Som framgår ovan saknas det fullständiga beskrivningar av vissa aspekter i konsekvensutredningen. Med anledning av förslagetets karaktär, och de samlade effekterna av förslaget, påverkar de nämnda bristerna inte den sammantagna bedömningen.

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 9 november 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall.



Claes Norberg
Ordförande



Steven Wall
Föredragande