

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.

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över promemorian Genomförande av det ändrade direktivet om användning av fordon hyrda utan förare

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I promemorian lämnas förslag till ändringar i yrkestrafikförordningen (2012:237) i fråga om bestämmelserna om användning av utlandsregistrerade fordon i yrkesmässig trafik. Ändringarna innebär att om en tillståndshavare vill använda ett utlandsregistrerat fordon för gods-transporter under längre tid än två på varandra följande månader, eller om sådana fordon ska användas i ett antal som överstiger 25 procent av fordonsparken, ska tillståndshavaren visa särskilda skäl för detta. Förslagen syftar till att genomföra det ändrade direktivet om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 6 augusti 2023.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det uppges att den som bedriver eller avser bedriva yrkesmässig trafik ska uppfylla ett antal krav, bland annat att det ska finnas en faktisk och fast etablering i en medlemsstat.

Förslagsställaren anger att villkoren för detta finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (i det följande trafiktillståndsförordningen). Vidare anges att för att uppfylla etableringskravet ska företaget i etableringsmedlemsstaten bland annat förfoga över fordon i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym (artikel 5.1 e och g). Enligt trafiktillståndsförordningen saknar det betydelse om de aktuella fordonen ägs eller hyrs av företaget, men de ska vara registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med etableringsmedlemsstatens lagstiftning. Fordonens registreringsnummer ska antecknas i det nationella elektroniska register som medlemsstaterna ska föra över vägtransportföretag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (artikel 16.2 g).

Det anges också att det sedan 21 februari 2022 gäller att en svensk tillståndshavare som vill använda ett utländskt fordon i yrkesmässig trafik ska visa att det finns särskilda skäl att

använda fordonet. Kravet uppges ha införts för att komma till rätta med problem som förekommit inom yrkestrafiken med att säkerställa att en tillståndshavare faktiskt och fast är etablerad i Sverige och på grund av förekomsten av bulvanförhållanden.

Det ändrade direktivet om hyrda fordon anges vidare innebära att medlemsstaterna ska tillåta att företag etablerade i det egna landet ska få använda hyrda fordon för godstransporter på väg på samma villkor som fordon ägda av dessa företag. Syftet är att öka flexibiliteten för företag som bedriver godstransporter på väg genom att göra det möjligt för dem att lättare klara tillfälliga eller säsongsmässiga efterfrågetoppar eller ersätta defekta eller skadade fordon och därmed på ett mer effektivt sätt kunna utnyttja fordonsflottorna. Direktivet anges dock medge att medlemsstaterna får införa vissa begränsningar av användningen av sådana fordon för godstransporter som är registrerade i ett annat land (artikel 3.2). Förslagsställaren anger att medlemsstaterna enligt direktivet får begränsa användningstiden på sitt territorium för sådana fordon, kräva att fordonet efter viss tid registreras i enlighet med de nationella registreringsreglerna och begränsa antalet utlandsregistrerade fordon som ett företag får använda. Det uppges vidare att medlemsstaterna kan begränsa användningen av utlandsregistrerade hyrda fordon för transporter bedrivna för egen räkning.

Mot bakgrund av ändringarna i direktivet anger förslagsställaren att de svenska reglerna för tillståndshavares användning av utländska fordon i yrkesmässig trafik behöver ändras.

Det uppges att de angivna anledningarna till att villkora användningen av sådana fordon fortfarande finns. Det uppges dock finnas en risk att transportföretag som enbart, eller i hög utsträckning, använder sig av utlandsregistrerade fordon brister vad gäller etableringen i Sverige. Mot den bakgrunden motiverar förslagsställaren att direktivets möjligheter att begränsa användningen av utländska fordon utnyttjas.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets bakgrund och syfte godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Med hänvisning till artikel 3.2 i trafiktillståndsförordningen anger förslagsställaren att direktivet medger att medlemsstaterna får införa vissa begränsningar av användningen av fordon för godstransporter som är registrerade i annat land. Förslagsställaren anger att det finns risk att transportföretag som enbart, eller i hög utsträckning, använder utlandsregistrerade fordon brister vad gäller etableringen i Sverige.

I promemorian anges att direktivet medger att användningstiden begränsas till två på varandra följande månader under ett kalenderår. En möjlighet att använda utlandsregistrerade fordon i två månader anges i flertalet fall täcka tillståndshavares behov av sådana fordon. En begränsning av användningstiden i enlighet med direktivet bör därför införas, enligt förslagsställarens redogörelse. Det uppges även att direktivet medger att antalet utlandsregistrerade godsfordon som ett företag får använda begränsas, under förutsättning att det minsta antalet tillåtna fordon motsvarar minst 25 procent av företagets fordonspark.

Det anges också att den nivå som medges i direktivet bedöms vara ett lämpligt tak för hur stor andel utländska fordon som ska tillåtas i en svensk tillståndshavares transportverksamhet. En sådan begränsning uppges säkerställa att merparten av de fordon som svenska tillståndshavare använder är svenskregistrerade fordon, vilket skulle bidra till att säkerställa att etableringskravet i trafiktillståndsförordningen uppfylls. Förslagsställaren understryker dock att möjligheterna att använda utlandsregistrerade fordon kommer att utökas genom förslagen i promemorian.

Regelrådet gör följande bedömning. Det hade varit önskvärd med ett något djupare resonemang kring nivåer avseende andel av fordonen i en fordonspark som ska tillåtas vara utlandsregistrerade och avseende längden på den tillåtna användningstiden samt vilka för- och nackdelarna hade varit utan nyttjande, eller med lägre nivåer, av de begränsningar som direktivet medger. Viss sådan information finns dock.

Regelrådet finner därför redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd, med knapp marginal, godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I promemorian står att det i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg föreskrivs en miniminivå för marknadsöppning när det gäller användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Det uppges att medlemsstaterna enligt direktivet ska tillåta användning av hyrda godsfordon under vissa förutsättningar. Direktivet, i dess ursprungliga lydelse, medgav dock att medlemsstaterna förhindrar användning av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är registrerat. Vidare anges att medlemsstaterna tidigare kunde välja att inte tillåta företag att utföra transporter i egen regi med ett hyrt fordon, om fordonets bruttovikt var på mer än sex ton.

För att göra det möjligt för företag att i större utsträckning kunna använda hyrda fordon har direktivet ändrats. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/738 av den 6 april 2022 om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg anges innebära att medlemsstaterna ska tillåta användningen av hyrda fordon i fler fall. Användning av hyrda fordon för godstransporter anges därmed hädanefter ska tillåtas av medlemsstaterna, om fordonet har registrerats eller satts i trafik i enlighet med lagstiftningen i någon medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Fordonet anges därför numer inte behöva vara registrerat i samma medlemsstat som den där företaget som hyr fordonet är etablerat. Medlemsstaterna anges dock fortsatt ha möjlighet att ställa upp vissa villkor för användningen av hyrda fordon. När det gäller företag etablerade på det egna territoriet anges att medlemsstaterna också har möjlighet att införa begränsningar i fråga om fordon för godstransporter som hyrts i en annan medlemsstat. Det uppges till exempel finnas möjlighet att begränsa användningstiden eller antalet hyrda fordon som ett företag får använda. Det uppges även att det, liksom tidigare, inte finns några hinder i direktivet för medlemsstaterna att anta mindre restriktiva villkor för användning av hyrda fordon.

Den nuvarande regleringen om användning av utländska fordon i yrkesmässig trafik uppges ha införts för att säkerställa att en tillståndshavare har en faktisk och fast etablering i Sverige i enlighet med artikel 5 i trafiktillståndsförordningen och att reglerna om cabotagetransporter kan kontrolleras bättre. Riskerna för fusk uppges minimeras genom att direktivets begränsningsmöjligheter används.

Regelrådet gör följande bedömning. I och med att förslagsställaren redogjort för vilka begränsningar trafiktillståndsförordningen medger, som refererats under *Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd*, bedöms också denna delaspekt tillräckligt väl redovisad. Ett utvecklat resonemang kring valet av dessa nivåer hade stärkt konsekvensutredningen i båda dessa delar.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Ändringarna i direktivet om hyrda fordon uppges ska vara genomförda senast den 6 augusti 2023. De nu föreslagna ändringarna i yrkestrafikförordningen anges därför ska träda i kraft den dagen. Ändringarna anges inte föranleda något behov av övergångsbestämmelser.

Redovisning avseende eventuellt behov av speciella informationsinsatser saknas i promemorian.

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

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges att de som i första hand berörs av regleringen är företag med trafiktillstånd för yrkesmässig trafik som bedriver godstransporter och som önskar hyra fordon. Köpare av gods-transporter, särskilt de som beställer transporter av vindkraftverksdelar eller timmer, anges också beröras av förslaget.

I promemorian uppges också att Transportstyrelsen i rapporten *Transportmarknaden i siffror 2019, Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter* redogör för en översiktlig utveckling på marknaderna för person- och godstransporter på väg- och järnvägsområdet. Analysen uppges vara från maj 2020 och anges inte ta hänsyn till utbrottet av covid-19. I rapporten anges det framgå att det i slutet av 2018 fanns 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige (tung och lätta fordon). Av åkeriföretagen uppges att 62 procent drevs som aktiebolag och 35 procent var enskilda näringsidkare. Det anges vidare att 46 procent av företagen var enmansföretag och 36 procent hade en till fyra anställda. Det uppges också att det var 0,5 procent av företagen som hade fler än 100 anställda. Det genomsnittliga antalet fordon som ett åkeri använder i sin verksamhet anges vara 4,6 per tillstånd (tung och lätta fordon).

Det uppges också att det under år 2022 fanns ca 160 utlandshyrda fordon registrerade på svenska trafiktillstånd. Antalet fordon bedöms av förslagsställaren ha varit relativt stabilt under de senaste åren, även om en mindre minskning uppges ha skett under åren 2020 och 2021. Det anges också att uppskattningsvis 30 procent av de utländska fordon som anmäls är specialfordon, ofta använda för transporter av delar till vindkraftverk och för timmertransporter. När det gäller fordon som transporterar vindkraftverksdelar uppges att det oftast är samma företag som återkommande anmäler utländska fordon, varav majoriteten är registrerade i Nederländerna. När det gäller övriga utländska fordon, som inte är specialfordon, uppges att de nästan uteslutande är registrerade i Finland, Danmark eller Norge.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

I promemorian föreslås att en tillståndshavare som anmäler att den ska använda ett utländskt fordon i yrkesmässig trafik inte längre behöver visa att det finns särskilda skäl för att använda fordonet under de två första månaderna. Ändringen innebär en viss minskad administration för svenska tillståndshavare som behöver inkomma med färre handlingar vid en fordonsanmälan om att de ska använda ett hyrt fordon i maximalt två månader, förutsatt att de hyrda

fordonen inte överstiger 25 procent av dess godsfordonspark. Vidare anges att även sådana företag som saknar särskilda skäl att göra detta ska få möjlighet att hyra utländska fordon i upp till två månader, vilket ökar transportföretagens valmöjligheter och minskar deras kostnader.

Regelrådet gör följande bedömning. I vanliga fall efterfrågar Regelrådet en något mer detaljerad redovisning av ett förslags verksamhetspåverkan och kräver ofta också tidsangivelser eller andra typer av kvantifieringar. Då det verkar som att förslaget enbart medför viss administrativ lättnad för de berörda företagen anser Regelrådet att nuvarande redovisning är proportionerlig förslaget.

Regelrådet finner därför redovisningen av förslagets kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Regelrådet har inte kunnat utläsa någon sådan redovisning.

Regelrådet gör följande bedömning. Det hade varit önskvärt om förslagsställaren redovisade något om denna del. Detta i och med att förslaget innefattar möjligheten till begränsningar i direktivet och hur denna begränsning påverkar svenska företag gentemot företag i andre EU-länder. Detta är dock inte en väsentlig brist då det inte framstår som att sådan påverkan, i den mån den är aktuell, bör vara särskilt påtaglig.

Regelrådet finner redovisningen förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har inte kunnat utläsa någon sådan redovisning men har heller inte kunnat identifiera några sådana konsekvenser, annat än vad som ryms inom andra delasppekter. Därför anses redovisningen tillräcklig.

Regelrådet finner utebliven redovisningen av förslagets påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I promemorian uppges att om ett företag har en fordonspark på fler än ett men färre än fyra fordon ska det tillåtas att använda minst ett utlandsregistrerat fordon.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Samman tagen bedömning

Förslaget i promemorian bör medföra vissa administrativa lättnader för företagen som berörs av det. Sammantaget gör förslagsställaren över lag rimliga avvägningar av i hur stor utsträckning förslagets konsekvenser redovisas, sett till vad överordnad rätt möjliggör för handlingsalternativ. Det hade dock, vilket framförts under bedömningen av respektive delasppekt, stärkt konsekvensutredningen om förslagsställaren presenterade ett vidare resonemang gällande de begränsningar som direktivet medger. Trots det bedömer Regelrådet att alla delasppekter

håller tillräcklig kvalitet fränsett redovisningen av om det bedömts nödvändigt med speciella informationsinsatser.

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 3 maj 2023

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjör och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Stig-Dennis Nyström



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Stig-Dennis Nyström
Föredragande