

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.

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över Trafikverkets rapport om längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Det föreslås följande ändringar i trafikförordningen (1998:1276): En möjlighet att på vissa i föreskrifter utpekade vägar föra fordonståg som är upp till 34,5 meter långa. Trafikverket respektive kommunerna ges, i egenskap av väghållare, bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka allmänna vägar som de längre fordonstågen ska få trafikera. Även andra bilar med två eller fler släpvagnar än de som i dag får föras i 80 kilometer i timmen ska få föras i samma hastighet, under förutsättning att fordonen förs på de vägar som utpekats genom föreskrifter av Trafikverket eller kommunen. Ägaren av ett fordon åläggs, vid sidan av föraren, ett ansvar för att den största tillåtna längden för ett fordon inte överskrids. Det föreslås också införandet av ett nytt vägmärke i vägmärkesförordningen (2007:90) i form av ett lokaliseringsmärke för vägvisning av de längre fordonstågen. Det föreslås också en följdändring i förordning (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Förslagsställaren anger att fram till 1967 fanns inga särskilt angivna längdbegränsningar på fordon och fordonståg. 1968 infördes bestämmelser som innebar att fordon inte fick föras på allmän väg om längden på fordonet översteg 24 meter. Dessa bestämmelser anpassades sedermera till EU-direktiv 96/53/EG och innebär att längden idag får uppgå till högst 25,25 meter. Att tillåta längre lastbilar skulle dock kunna öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Förslagsställaren redogör för transportpolitikens övergripande mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet samt ett klimatmål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast fram till år 2030. Förslagsställaren redogör vidare för den nationella godsstrategin som ska bidra till att ambitionerna för transportsystemet om transporteffektivitet och klimatmålsättningar ska kunna uppnås. Strategin innefattar en mängd initiativ varav tillåtandet av längre lastbilar på vägnätet är ett av dessa. Att tillåta längre lastbilar anges skulle kunna bidra till att öka möjligheterna för att effektivisera transportsystemet och minska miljöbelastningen från godstransporter på väg samt att bidra till att stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Förslagsställaren redogör för det regeringsuppdrag som ligger till grund för innevarande rapport. Enligt uppdraget skulle Trafikverket analysera om och var längre lastbilar kan tillåtas på det

svenska vägnätet samt redovisa konsekvenserna för upplåtandet av vägnätet för längre lastbilar. Redovisningen skulle innehålla samhällsekonomiska effekter och kostnader som eventuellt medföljer av ett framtida upplåtande, samt effekterna på de transportpolitiska målen. Konsekvensbeskrivningen skulle även särskilt belysa hur möjligheterna att flytta långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart påverkas. Uppdraget omfattade även att ta fram förslag på nödvändiga författningsändringar. Förslagsställaren ger också utförliga beskrivningar av bakgrund och syfte för varje författningsförslag.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren redogör för varje förslag till författningsändring effekterna av regleringen och effekterna om ingen reglering kommer till stånd samt motiverar varför alternativa lösningar till reglering inte är möjliga.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Förslagsställaren anger att direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon generellt begränsar möjligheterna för Sverige att införa bestämmelser som möjliggör längre fordonskombinationer. Längd - och breddbegränsningar framgår av bilaga I till direktivet. Av artikel 4. 4 b) i direktivet framgår emellertid att medlemsstaterna får tillåta fordonskombinationer med dimensioner som avviker från bilaga I. Det hänvisas också till ett multilateralt avtal som under vissa villkor tillåter internationella och nationella transporter av farligt gods i Sverige med lastbilar som är upp till 34,5 meter långa. Avtalet har i dagsläget undertecknats av Sverige, Finland, Danmark, Spanien och Norge och löper fram till den 16 december 2021. Därefter ska en bedömning göras av om det finns behov av förnyelse av avtalet.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Förslagsställaren föreslår ingen tidpunkt för ikraftträdande och redovisar inte behov av speciella informationsinsatser, men anger att stora delar av vägnätet kan öppnas för längre lastbilar redan inom ett år efter ett eventuellt beslut, givet att eventuella krav på fordon är beslutade. Det anges vidare att en del av vägarna som ingår i det utpekade vägnätet kommer att byggas om inom de närmaste åren och hela det föreslagna vägnätet beräknas kunna upplåtas för längre lastbilar år 2025. Analysen förutsätter vidare att det kommer att finnas krav på fordonens egenskaper. Den totala tidsåtgången för detta anges vara ca 1,5 år. Det anges också att transportbranschen enligt förslagsställaren bör utarbeta en utbildning för att säkerställa att förare har relevant erfarenhet och kompetens.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställarens uppdrag har framför allt varit att utreda förutsättningarna för att framföra längre lastbilar på det svenska vägnätet, konsekvenserna av ett sådant upplåtande samt vilka författningsändringar som krävs för att det ska bli möjligt. Mot bakgrund av uppdragets karaktär samt rekommendationer om fortsatta utredningar och forskning som framförs i rapporten bedömer Regelrådet att det inte varit aktuellt att föreslå eller resonera mer än det som anges ovan kring ikraftträdandedatum. Däremot borde förslagsställaren redovisat eventuella behov av speciella informationsinsatser.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande godtagbar.

Regelrådet finner redovisningen av behov av speciella informationsinsatser bristfällig.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det förekommer ingen redovisning av antal företag, men det anges att 10 000 lastbilar berörs av de nya förutsättningarna. Det anges vidare att de som gynnas mest är fordonsägare, särskilt stora åkeriföretag, och godstransportköpare vid transporter av volymkrävande gods med lägre densitet, såsom livsmedel, trä, trävaror och papper samt övriga förädlade råvaror.

Regelrådet gör följande bedömning. Det hade varit önskvärt med en mer utförlig beskrivning av berörda företag utifrån antal och storlek. Sådan statistik torde vara tämligen enkelt att redovisa och kan vidare antas ligga till grund för beräkningarna och analyserna av påverkan på berörda företags ekonomi samt konkurrensförhållanden.

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

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Förslagsställaren utgår från en tidigare forskningsstudie, men gör vissa anpassningar och korrigeringar med utvalda parametrar för att ta hänsyn till gällande antaganden i det aktuella regeringsuppdraget. Antaganden och beräkningar av de samhällsekonomiska effekterna redovisas och resulterar i en beräknad nytta för fordonsägare och godstransportköpare på mellan 10 333 och 15 499 miljarder kronor. Den största nyttan utgörs av den ökade transporteffektivitet som uppstår när samma mängd gods kan fraktas med färre fordon och därmed till en lägre transportkostnad per godsenshet. Detta gäller även efter justering för annorlunda fordonsinvesteringskostnader, löpande fordonskostnader samt kostnader för bränsleförbrukning. Förslagsställaren anger att man iakttagit en försiktighetsprincip som innebär lågt skattade nyttor.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslaget förväntas få en betydande påverkan på företagets verksamhet. Det finns en kvantifiering av nyttan för företag. Det förekommer resonemang kring investeringskostnader på grund av de tekniska fordonskraven, men dessa kostnader kvantifieras inte. Detsamma gäller till exempel utbildningskostnader för att säkerställa att förare har relevant erfarenhet och utbildning. Det hade därför varit värdefullt med en mer utförlig analys av de ekonomiska effekterna utifrån exempelföretag. Regelrådet välkomnar redovisningen av de samhällsekonomiska effekterna och det kan antas att denna utgår från en mer detaljerad kunskap om berörda företag.

Regelrådet finner därför redovisningen av påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Förslagsställaren har gjort en sammanställning av befintlig kunskap över överflyttningseffekter, inducerad trafik och intermodalitet för att analysera hur ett införande av längre lastbilar påverkar möjligheterna att flytta långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Det anges att de analyser som har gjorts av tidigare förändringar av lastbilars tillåtna längd och vikt i Sverige skiljer sig åt och att det därför är svårt att dra generella och entydiga slutsatser om orsakssamband gällande överflyttning. Detta beror på att det är svårt att tydligt isolera effekter av exempelvis viktreformer från andra transportpolitiska policyåtgärder, utvecklingen av infrastrukturen samt det allmänna

konjunkturläget. När kostnaderna för vägtransporter minskar är det dock naturligt att förvänta sig en viss överflyttning av transporter, främst från järnväg till väg men möjligtvis även från sjöfart till väg. Effekterna på överflyttning skiljer mellan varugrupper, och överflyttningen borde vara mindre till enbart längre lastbilar än till enbart tyngre lastbilar. Detta eftersom det är ovanligt att lätt, skrymmande gods fraktas på järnväg och sjöfart. Däremot blir överflyttningseffekterna större med både längre och tyngre lastbilar jämfört med enbart tyngre. Ett företags val av trafikslag för transporter handlar om mer än bara kostnaden för transporter. Förslagsställaren anger att de olika trafikslagen har sina respektive fördelar och nackdelar beroende på sina egenskaper i förhållande till karaktären på det gods som ska transporteras och redovisar dessa för de olika transportslagen. I fördelningsanalysen anges att stora åkeriföretag kan komma att gynnas på bekostnad av mindre åkeriföretag samt järnvägs- och sjöfartstransporter. Det anges vidare att det kan finnas potentiella inträdesbarriärer för mindre företag om längre lastbilar kräver höga investeringskostnader på grund av de tekniska fordonskraven. Det anges också att om svenskt näringsliv gynnas kan detta ske på internationella exportföretags bekostnad.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Såvitt Regelrådet kan bedöma förekommer inget resonemang kring regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Regelrådet finner dock inga uppenbara skäl till att sådan påverkan skulle finnas.

Regelrådet finner därför avsaknad av redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren anger inte huruvida särskilda hänsyn till små företag tagits vid reglernas utformning. Som framgår under redovisningen av konkurrensförhållanden kan stora åkeriföretag gynnas på bekostnad av mindre samt att det kan finnas inträdesbarriärer för mindre företag.

Regelrådet gör följande bedömning. Det hade höjt konsekvensutredningens kvalitet om förslagsställaren hade beskrivit huruvida särskilda hänsyn till små företag hade tagits. Regelrådet noterar dock att resonemang kring förslagets påverkan på mindre företag förekommer i rapporten. Mot bakgrund av uppdragets karaktär, att förslaget i stort är gynnsamt för näringslivet och inte innebär några direkta kostnader till följd av de föreslagna reglerna anser Regelrådet avsaknad av sådan redovisning inte är en allvarlig brist.

Regelrådet finner avsaknad av redovisning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

Konsekvensutredningen håller en genomgående mycket hög kvalitet, särskilt den samhällsekonomiska analysen. Det hade dock varit önskvärt med en mer utförlig beskrivning av berörda företags antal och storlek och kvantifiering av vissa kostnader. Mot bakgrund av uppdragets karaktär och rekommendationer om fortsatt utredning anser Regelrådet att förekommande brister inte är av allvarlig karaktär. Regelrådet ser också positivt på att förslagsställaren så tydligt redovisar regleringsalternativ, motiv och effekter av varje enskild författningsändring.

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 2 oktober 2019.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Anna Stattin.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Anna Stattin
Föredragande