

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 Infrastrukturdepartementets förslag till ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, i fordonsförordningen (2009:211) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

### Regelrådets ställningstagande

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

I remissen anges att förslaget inte bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt och att konsekvensutredningen därför inte innehåller någon beskrivning i vissa avseenden. Enligt Regelrådets bedömning kommer förslaget emellertid sannolikt att få konsekvenser av betydelse för berörda företag. Regelrådet väljer därför att yttra sig i ärendet.

### Innehållet i förslaget

Förslaget avser en ändring av totalviktsbegreppet i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner så att totalvikten blir en vikt som vid registrering utgår från fordonsägarens behov av lastförmåga. Vidare föreslås att EU-begreppet *största tekniska tillåtna vikt med last* förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Förslaget avser därutöver en ändring i fordonsförordningen (2009:211) så att en ny bestämmelse läggs till om att fordon vars totalvikt ändras måste genomgå en registreringsbesiktning.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen uppges att fordons totalvikt registerförs i vägtrafikregistret och att det av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår att totalvikten för en bil är summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer som utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. Lydelsen *inrättat för* har tolkats som att vikten utgår från fordonets konstruktionsmässigt maximala vikt inklusive högsta lastförmåga. Det uppges att många fordonsägare och transportföretag inte har behov av fordonens maximala konstruktiva vikt och hela den konstruktiva lastförmågan. Det finns därför en önskan om att kunna öka eller minska totalvikten för att ändra sitt fordon lastförmåga, kunna köra ett fordon på en viss körkortsbehörighet eller inte behöva betala skatt för en lastvikt de inte utnyttjar.

Förslagsställaren uppger att det idag finns ett utbrett missnöje med tolkningen av vad som avses med totalvikt både hos branschorganisationer och privatpersoner. Med nuvarande tolkning av totalvikt måste fordonsägare göra en ändring av fordonets tekniska konstruktion för att kunna ändra totalvikten. Med teknisk konstruktion menas fordonets tekniska uppbyggnad som till exempel axlar, bromsar och chassi.

Ändringarna är ofta tidskrävande och kostsamma för fordonsägaren och leder i många fall, enligt förslagsställaren, till att fordonets konstruktion försämras i onödan, vilket även påverkar trafiksäkerheten.

Syftet med förslaget uppges vara att få till stånd en reglering som bättre stödjer fordonsägarnas och transportnäringens behov av flexibilitet avseende fastställande av totalvikt och lastförmåga utan att försämra trafiksäkerheten eller öka miljöpåverkan.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

### **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

I konsekvensutredningen anges att ett alternativ till reglering är att Transportstyrelsen tolkar *inrättat för*, i totalviktsbegreppet i lagen om vägtrafikdefinitioner, som ett spann istället för en specifik vikt eller som inrättas för fordonsägarens behov. Transportstyrelsen bedömer dock att en sådan tolkning skulle innebära en inkonsekvens gentemot EU-rätten, där den uppgift som man idag fastställer som totalvikt pekar mot en teknisk begränsning. I enlighet med EU:s direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon behöver Sverige registerföra en teknisk begränsning i registreringsbeviset. Därutöver anser Transportstyrelsen att en ändrad tolkning skulle bidra till att lagen blir otydlig, att förståelsen försvåras och därmed även tillämpningen.

Förslagsställaren anger att en alternativ reglering skulle kunna vara att ändra lagstiftningen så att kravet på en teknisk ändring vid en sänkning av totalvikten försvinner men att kravet på teknisk ändring vid höjning kvarstår och att det vid en sänkning endast skulle behövas en registreringsbesiktning. Förslagsställaren bedömer detta alternativ som sämre, eftersom problemet skulle kvarstå för dem som vill höja totalvikten för att öka sitt fordon lastförmåga på fordon som i realiteten klarar av en högre vikt.

Ytterligare ett regleringsalternativ skulle, enligt förslagsställaren, kunna vara ett införande av ett nytt begrepp *registrerad totalvikt* i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som skulle vara enklare att ändra på än dagens totalvikt. En sådan lösning skulle emellertid kräva en rad ändringar i flera författningar, vilket inte anses bidra till förenkling och tydlighet.

Det uppges vidare i konsekvensutredningen att om ingenting görs kommer fordonsägare att fortsätta att betala för tekniska ändringar för att ändra sina fordon totalvikt utan att i många fall förbättra fordonen eller öka trafiksäkerheten. Förslagsställaren uppger att den utökade B-behörigheten<sup>1</sup> eventuellt på sikt kommer att innebära att färre fordonsägare vill sänka totalvikten för sina fordon, men problemet med en ökning av totalvikten på lätta släpfordon och ändring av totalvikten på bussar kvarstår.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

### **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I konsekvensutredningen uppges att EU-rätten inte omfattar fordon som har blivit registrerade i Sverige och att förslaget därför överensstämmer med EU-rättsliga regleringar.

Förslagsställaren uppger att den viktdefinition som genomgående används i alla engelska versioner inom EU-lagstiftning när det gäller bilar, släpfordon, motorcyklar och mopeder är *technically permissible*

---

<sup>1</sup> Om körkortsinnehavaren har godkänts i ett särskilt körprov ger behörigheten B även rätt att framföra ett släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kg och i kombination med dragfordonets totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton. (2 kap. 7 a § körkortslagen (1998:488)).

*maximum laden mass (stated by the manufacturer)*. Begreppet har genom tolkning även likställts med det svenska begreppet totalvikt, även om definitionerna inte överensstämmer helt. Förslagsställaren uppger att det finns minst sju olika svenska översättningar av det engelska begreppet, men att ingen enbart heter totalvikt. Det uppges vidare att EU-lagstiftningen öppnat upp för registrering av en avsedd *högsta tillåtna lastade vikt vid registrering/drift* när det gäller tunga fordon och att Transportstyrelsen därför anser att den nya nationella användningen av begreppet totalvikt inte medför hinder för att ändra betydelsen i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslaget överensstämmer med EU-rätten är godtagbar.

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

I konsekvensutredningen anges att den föreslagna regleringen bör träda ikraft samtidigt som Transportstyrelsens föreskrifter, vilket kräver en viss framförhållning. En lämplig tidpunkt för ikraftträdandet uppges därför vara andra halvåret 2018.

Regelrådet kan konstatera att tidpunkten som föreslås för ikraftträdandet har passerats och att Transportstyrelsens rapport som nu remitteras av Infrastrukturdepartementet är daterad till den 9 mars 2017. Det kan vidare konstateras att det saknas redovisning av behov av speciella informationsinsatser.

Med anledning av att det saknas tillförlitliga uppgifter av tidpunkt för ikraftträdande och redovisning av behov av speciella informationsinsatser finner Regelrådet att redovisningen av punkten är bristfällig.

### **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I konsekvensutredningen uppges att förslaget främst berör fordonsägare och då allra främst ägare till släpvagnar –lätta släpvagnar som dras av personbilar, husvagnar och hästsläp – samt ägare till husbilar och bussar. Även transportföretag berörs i de fall de vill ändra på totalvikten på sina fordon.

Utöver fordonsägare och transportföretag berörs fordonstillverkare, generalagenter och bilverkstäder, eftersom de inte kommer att behöva göra lika många tekniska ändringar på fordon och kan lägga mindre tid på att förklara vad teknisk ändring av fordon innebär och varför det krävs. Vidare berörs besiktningsföretagen genom att en annan typ av registreringsbesiktning kan utföras vid ändring av totalvikten och att antalet registreringsbesiktningar på grund av totalviktsändringar troligen kommer att öka. Trafikskolor kan komma att påverkas negativt, enligt förslagsställaren, om vissa fordonsägare som skulle ha tagit en högre behörighet i stället ändrar på totalvikten.

I konsekvensutredningen anges att antalet registreringsbesiktningar i samband med ändring av totalvikten för de större besiktningsföretagen är cirka 500 till 1 000 om året och betydligt färre för de mindre företagen. Ett större besiktningsföretag kan få cirka 4 500 förfrågningar om hur man ändrar totalvikten under ett år.

När det gäller trafikskolorna uppges dessa ha minst 7 000 till 8 000 kunder per år som tar BE- eller utökad B-behörighet. Trenden uppges vara att det blir allt färre som tar utökad behörighet.

Förslagsställaren uppger att Transportstyrelsen gör bedömningen att den föreslagna regleringen inte kommer att få effekter av betydelse för företagens arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren, med anledning av Transportstyrelsens bedömning av vilka effekter förslaget får för berörda företag, inte har redovisat fördjupade uppgifter om berörda företags antal och storlek. Regelrådet gör emellertid en annan bedömning och anser att effekterna av förslaget förvisso är positiva för de flesta berörda företag, men att de likväl sannolikt får betydelse för företagens kostnader och verksamhet. En fördjupad redovisning borde därför ha presenterats.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal och storlek är bristfällig, men att redovisningen av berörda branscher är godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

### *Administrativa kostnader*

I konsekvensutredningen anges att besiktningsföretagen kommer att få ökade administrativa kostnader för ändring i handböcker, information till behöriga till exempel vägledande kommentarer till ändring av föreskrifter och ändring av rutiner och instruktioner. Ett besiktningsföretag har uppskattat tidsåtgången för detta till cirka 40 timmar. Vidare skulle det behöva göras en översyn av produkter som innebär initiering, utredning, förslag och beslut, vilket skulle ta cirka tio timmar. Med en timpenning på 1 000 kronor skulle den totala administrativa kostnaden bli cirka 50 000 kronor.

Därutöver skulle förslaget medföra behov av ändringar av it-system, vilket skulle ta cirka 20 timmar, utbildning av tekniker, vilket skulle ta cirka 0,5 timmar per tekniker och kvalitetsuppföljning på cirka 20 timmar. Ett besiktningsföretag med 35 tekniker har uppskattat den totala kostnaden till cirka 60 000 kronor.

Regelrådet saknar en bedömning av kostnadsökningens betydelse för besiktningsföretagen och vilket utrymme det, av exempelvis konkurrensmässiga skäl, är möjligt att övervältra kostnaderna på kunderna. En sådan redovisning hade förbättrat konsekvensutredningens kvalitet.

Regelrådet finner trots detta att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på företagens administrativa kostnader är godtagbar.

### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen anges att fordonstillverkare, generalagenter och bilverkstäder ofta gör den tekniska ändringen på fordon som kan vara aktuell vid en ändring av totalvikten. De tar en avgift för genomförandet av den tekniska ändringen, det nya intyget och ny tillverkarskylt om detta är aktuellt. Om förslaget beslutas betyder det, enligt förslagsställaren, att dessa tre företagsgrupper går miste om den inkomsten.

Förslagsställaren uppger att Transportstyrelsen har haft kontakt med branschen som uppgett att den tekniska ändringen utgör en ytterst liten del av deras verksamhet och något som de i många fall inte gärna vill hålla på med utan endast är en tjänst de erbjuder för att hålla sina kunder nöjda. En husvagnstillverkare uppger att den uppskattningsvis gör tio tekniska ändringar om dagen i april till juni månad och betydligt färre de andra månaderna. Det uppges att förslaget kan innebära besparingar för företagen, eftersom de inte gör någon större vinst på den här typen av tjänst och att det tar mycket obetald tid att hjälpa kunderna med information och rådgivning i samband med de tekniska ändringarna. Om reglerna beslutas kan tillverkarna redan vid den första registreringen av ett fordon registrera både den största tekniskt tillåtna vikten med last och en totalvikt som är lägre än denna. De behöver därmed inte intyga grundkonstruktion vid framtida ändringar av totalvikten.

Transportföretagen påverkas positivt när de på enklare sätt kan anpassa sin lastkapacitet och totalvikt så att de betalar fordonsskatt för den vikt de utnyttjar istället för vad den tekniska konstruktionen maximalt möjliggör. Detta berör, enligt förslagsställaren, främst bussföretag som vill ändra en buss användningsområde, där bussen inte längre behöver all lastförmåga eller behöver mer lastförmåga. Det uppges även finnas transportföretag som transporterar gods i stor volym, men med liten vikt som också har intresse av att inte betala fordonsskatt för en lastkapacitet de inte utnyttjar.

Det anges att regleringen kan innebära en kostnadsbesparing för fordonsägare som inte längre behöver göra tekniska ändringar på sina fordon och i vissa fall försämra sina fordons konstruktion vid en sänkning av totalvikten. Besparingen motsvarar, enligt förslagsställaren, 7 000 till 18 000 kronor per ändring av totalvikten.

Vad gäller besiktningsföretagen anges att en registreringsbesiktning i samband med en teknisk ändring idag kostar fordonsägaren cirka 1 000 kronor. Med föreslagen reglering kommer fortfarande en registreringsbesiktning att behöva utföras efter en teknisk ändring av fordonet, men förslagsställaren uppger att den besiktningen blir en mindre omfattande administrativ besiktning som skulle kosta cirka 500 kr istället. Förslagsställaren uppger att samtidigt som besiktningsföretagens intäkter från den omfattande registreringsbesiktningen skulle försvinna, skulle sannolikt efterfrågan på den mindre omfattande besiktningen öka, eftersom det blir lättare för fordonsägare att ändra sina fordons totalvikt. Förslagsställaren har kontaktat ett par olika besiktningsföretag och uppskattar att antalet registreringsbesiktningar för de större företagen är cirka 500 till 1 000 om året. Det uppges vidare att besiktningsföretagen får mycket frågor om tekniska ändringar av fordon och hur totalvikten kan ändras och att den tiden de lägger ned på att besvara frågorna troligen skulle generera mer arbete när fler fordonsägare väljer att ändra vikten. Efter samråd med branschen bedömer förslagsställaren att den föreslagna regleringen inte skulle medföra drastiska insatser för besiktningsföretagen.

Förslagsställaren uppger att förslaget medför negativa effekter för trafikskolor när vissa fordonsägare kommer att välja att sänka totalvikten istället för att ta en ny körkortsbehörighet. Förslagsställaren anser det vara svårt att bedöma hur många av dem som idag tar en högre körkortsbehörighet, men som med nya bestämmelser istället skulle ändra totalvikten. Det uppges att trafikskolorna idag har minst 7 000 till 8 000 kunder årligen som tar BE- eller utökad B-behörighet, men att trenden är att det blir allt färre som tar utökad B-behörighet. Det uppges vidare att det idag är fler som anmäler sig till provet för utökad B-behörighet privat än via trafikskola. Privatanmälda uppges emellertid även ha tagit lektioner på trafikskola. De som har anmält sig till provet med trafikskolekod har med stor säkerhet även genomfört utbildningen på skolan. Sedan 2013 till 2016 utgör dessa 65 procent av de anmälda till proven. Idag uppges körprovet kosta cirka 800 kronor för utökad B-behörighet och körlektioner cirka 3 000 kronor för utökad B-behörighet.

Regelrådet anser att för att kunna bedöma i vilken utsträckning transportföretagen berörs av förslaget måste uppgifter redovisas av hur vanligt förekommande det är att dessa låter utföra en teknisk ändring av totalvikten. Därtill måste det finnas uppgifter av storleken på sådana företag och en bedömning av förslagets betydelse för både små och större företag. Regelrådet saknar därutöver uppgifter om ungefärliga nivåer på fordonsskatten för berörda transportföretag eller i vart fall en kvalitativ bedömning av hur pass betungande en sådan skatt kan vara för bussföretag respektive transportföretag enligt förslagsställarens egna exempel.

Regelrådet kan konstatera att både fordonstillverkare, generalagenter och bilverkstäder verkar välkomna regeländringen och att både förslagsställarens och branschens bedömning är att tid kommer att lösgöras för arbete som genererar bättre intäkter för dessa företag. Regelrådet anser likväl att det hade höjt konsekvensutredningens kvalitet om det hade funnits en uppskattning av tidsvinsten för

företagen och ett beloppsmässigt värde av denna, liksom en bedömning av intäktsförlustens storlek uppdelat på tillverkare, generalagenter och bilverkstäder.

Regelrådet kan konstatera att det saknas tillräcklig redovisning för att kunna avgöra vilken betydelse de positiva effekterna får för berörda företag inom de olika branscherna och mellan små och större företag inom respektive bransch. Regelrådet anser emellertid att det finns en hel del i förslagsställarens redovisning som pekar mot att förslaget får en betydande positiv påverkan på samtliga berörda företags andra kostnader och verksamhet förutom för trafikskolorna.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på företagens andra kostnader och verksamhet är bristfällig.

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

I konsekvensutredningen uppges att förslagsställaren har samrått med fordonstillverkare, generalagenter, bilverkstäder och besiktningsföretag. Det uppges också att efter samråd med besiktningsbranschen görs bedömningen att förslaget inte påverkar konkurrensförhållandena.

Regelrådet anser att en sådan bedömning borde ha motiverats särskilt med tanke på det förhållandevis omfattande samråd som skett med flertalet branscher. Regelrådet noterar dock förslagsställarens uppgift om att regleringen välkomnas av flera branscher, eftersom onödiga kostnader kan undvikas och tid kan lösgöras för mer lönsam verksamhet. Även om det av redovisningen nu inte går att förstå hur konkurrensen påverkas mellan till exempel olika besiktningsföretag, tar Regelrådet fasta på att besiktningsbranschen själv inte verkar anse att en sådan påverkan finns.

Regelrådet finner därför trots allt att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

### **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

I konsekvensutredningen uppges att det kommer att finnas en grupp fordonsägare som vill ändra totalvikten men som inte omfattas av förslaget, eftersom tillverkaren har upphört eller inte längre vill dela ut ett intyg om vad fordonet var konstruerat för i grunden när det gäller största tekniska tillåtna vikt. De fordonsägare som har sänkt totalvikten till exempel genom att ha borrar hål i rambalken för att försvaga fordonet kommer heller inte att omfattas av den nya regleringen, eftersom fordonet måste genomgå en teknisk ändring igen för att kunna höja totalvikten.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

### **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av punkten, vilket sannolikt har att göra med att förslagsställaren inte anser att förslaget får betydande effekter på berörda företag.

Regelrådet anser att även om det inte har funnits anledning att ta särskild hänsyn till små företag borde detta ha redovisats. Regelrådet kan likväl konstatera att regelförenklingen välkomnas av flera branscher samtidigt som det finns en bedömning från både besiktningsbranschen och förslagsställaren att förslaget inte påverkar besiktningsföretagen på ett drastiskt sätt.

Regelrådet finner därför att utebliven redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning utifrån förutsättningarna i detta ärende är godtagbar.

### Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren inte anser att förslaget medför betydande konsekvenser för berörda företag, samtidigt som det uppges att onödiga tekniska fordonsändringar, som i vissa fall försämrar fordonen, nu inte längre behöver utföras. Det uppges att sådana tekniska ändringar är kostsamma för fordonsägare och transportföretag och att tillverkare, generalagenter samt bilverkstäder inte gärna vill hålla på med ändringarna, eftersom de inte inbringar några större intäkter. Det saknas motiveringar till varför dessa regelförenklingar inte skulle få betydande effekter och Regelrådet gör därför bedömningen att det inte går att utesluta att sådan påverkan finns, även om den till allra största del är positiv för samtliga företagsgrupper förutom trafikskolor. Regelrådet anser att bara för att en regelförenkling välkomnas av flera branscher är detta inte ett skäl till att underlåta att konsekvensutreda effekterna.

Regelrådet kan likväl konstatera att redovisningen på de allra flesta redovisningspunkterna håller en tillräcklig kvalitet.

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 18 september 2019.

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

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Elisabeth Thand Ringqvist  
Ordförande



Annika LeBlanc  
Föredragande