

## Revisionsverkets ställningstaganden

Enligt flera av statsförvaltningens strategidokument är ett fungerande trafiksystem en viktig förutsättning för konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt, och den kan påverkas med flera trafikpolitiska verktyg. Denna revision ingår i en helhet av två revisioner av de verktyg i trafikpolitiken som används som stöd för näringslivets verksamhetsbetingelser. Målet för revisionerna var att utreda hur bedömningen och hanteringen av de ekonomiska konsekvenserna av trafikförvaltningens betydande, näringslivsfrämjande åtgärder ska kunna utvecklas. Föremålet för denna revision var faktaunderlaget för en ändring av statsrådets förordning från 2013 om de största tillåtna dimensionerna och vikterna i den tunga trafiken.

Genom ändringen höjdes den största tillåtna höjden för tunga fordon från 4,2 meter till 4,4 meter och den största tillåtna vikten från 60 ton till 76 ton. Enligt bedömningar har ändringen betydande ekonomiska konsekvenser. Till följd av ändringen beräknas logistikkostnaderna minska med 1,6–3,2 miljarder euro i 20 år och reparationskostnaderna för statens trafikledsät och broar med 610 miljoner euro.

### Beredningsarbetet var av hög kvalitet, trots det snäva tidsschemat

Beredningen av ändringen av förordningen om de största tillåtna dimensionerna och vikterna för fordon skedde enligt ett relativt snävt tidsschema under 2012–2013.

I anslutning till beredningen kunde de allra viktigaste data sammanställas som underlag för beslutsfattandet. Med tanke på tidsschemat var beredningsarbetet sakkunnigt och grundligt. Om beredningstiden hade varit längre, skulle man ha kunnat göra en mer omfattande och bättre motiverad bedömning av förordningsändringens konsekvenser och lönsamhet. Dessutom medförde det snäva tidsschemat en stor arbetsbörda för de sakkunniga som gjorde bedömningarna.

Resultaten av de konsekvensbedömningar och lönsamhetskalkyler som gjordes i anslutning till förordningsberedningen var användbara som stöd för beslutsfattandet. Konsekvensbedömningarna inverkade särskilt på de tekniska detaljerna i beslutet, dubbdäckskravet och längden på övergångsperioden för förordningens ikraftträdande.

### Insamlingen och dokumenteringen av bakgrundsfakta var bristfälliga

Det fanns brister i den dokumentering som beskriver arbetsfaserna och beräkningsgrunderna för konsekvensbedömningarna och lönsamhetskalkylerna. Kalkylerna var inte detaljerade och dokumenten saknade vissa bakgrundsfakta. Vissa viktiga kalkylantaganden, till exempel periodisering av räntesatsen för 20 år, hade inte presenterats. En del bedömningsdokument var inte ens tillgängliga under revisionen.

Nyttan för transportföretagen och samhällets infrastrukturkostnader hade ställts i relation till varandra i kostnad-nytta-analyserna. Promemoriorna över resultaten av bedömningen innehöll ett omnämnande om att det aktuella relationstalet beskriver förordningsändringens samhällsekonomiska lönsamhet. En sådan relation mellan nytta och kostnad är dock snarare ett användbart referenstal än en heltäckande presentation av den samhällsekonomiska lönsamheten.

Under beredningen gjordes en omfattande utvärdering av behovet av att reparera statens vägnät och broar. Representativa uppgifter om det kommunala vägnätet och enskilda vägar saknades och därför var det inte möjligt att utvärdera deras reparationsbehov. Dessa uppgifter utreddes inte separat. Däremot gjordes en allmän utvärdering av andelen för kommunala vägar och enskilda vägar.

### De mest relevanta konsekvenserna av förordningsändringen hade bedömts, men en totalekonomisk bedömning saknades

Utifrån observationerna vid revisionen kan det konstateras att de allra mest relevanta konsekvenserna av förordningsändringen har utvärderats. Bedömningen av de eventuella konsekvenserna av förordningsändringen omfattade beräkningar av transportkostnaderna och kostnaderna för reparationer av trafikledsnätet samt bedömningar av konsekvenserna för bland annat trafiksäkerheten, miljön, företagsverksamheten och kommunernas verksamheter och ekonomi.

Enligt anvisningarna för konsekvensbedömningar vid lagberedningen bör man, utöver separata konsekvensanalyser, göra en totalekonomisk bedömning av konsekvenserna av de lagar och författningar som bereds. Någon totalekonomisk bedömning har inte gjorts i detta fall. Det skulle också ha varit bra att göra en utvärdering av exempelvis konsekvenserna för konkurrensen mellan företag, arbetsfördelningen mellan landsvägs- och järnvägstrafiken, den internationella trafiken och företagens investeringar. Avsnittet om konsekvenserna för myndigheternas verksamhet saknar ett omnämmande om huruvida uppföljningen av iakttagandet av dimensions- och viktbegränsningarna förutsätter åtgärder vid tillsynen eller huruvida den kan skötas med befintliga rutiner och resurser.

Förordningsändringen kan också påverka arbetsfördelningen mellan väg- och järnvägstransporter. Dessa konsekvenser behandlades inte i dokumentationen om bedömningen och inte heller i motiveringen till förordningsändringen. Detta trots att man i utlåtandena om förslaget till ändring av förordningen också hade önskat om en bedömning av konsekvenserna för arbetsfördelningen mellan olika trafikformer.

Den bedömning av konsekvenserna för trafiksäkerheten som gjorts i anslutning till beredningen av förordningsändringen var inte särskilt omfattande. De utlåtanden som getts under samrådet om förordningsändringen innehöll dessutom misstankar om att ändringens totala konsekvenser för trafiksäkerheten kan avvika från uppskattningen vid beredningen.

Vilken inverkan det tillgängliga finansieringsbeloppet för reparationerna av trafikledsnätet hade på kostnaden och nyttan hade uppskattats genom en beräkning av nyttan och kostnaden i en situation där endast hälften av den uppskattade nödvändiga finansieringen var tillgänglig. Därutöver hade man utvärderat ett alternativ som endast omfattade lokala förbättringar av trafikledsnätet. Finansieringen av de reparationsåtgärder som krävdes enligt förordningsändringen bereddes vid sidan av beredningen av innehållet i förordningen. Denna beredning resulterade i att ett anslag på 55 miljoner euro anvisades för projektprogrammet i regeringens rambeslut för åren 2014–2017.

### Uppföljning enligt anvisningarna skulle kunna ge nyttig information

I anvisningarna om beredning av författningars konsekvenser och konsekvensbedömningar vid beredningen krävs uppföljning av bered-

ningen. Vid revisionstidpunkten saknades både en systematisk uppföljning och en uppföljningsplan.

Trafikverket har dock gjort utredningar av utvecklingen för axel- och fordonsvikterna, behoven av broförbättring, belastningen på väg och grundkonstruktionernas hållbarhet.

En övergripande uppföljning skulle ge användbar information om bland annat de verkliga konsekvenserna av förordningsändringen, och göra det möjligt att precisera finansieringsbehovet och bedöma den verkliga användningen av finansieringen.

### Revisionsverkets rekommendationer

Revisionsverket rekommenderar följande för Kommunikationsministeriet:

1. En konsekvensbedömning eller någon annan bedömning som anknyter till beredningen bör dokumenteras så att de olika skedena av bedömningen rapporteras åskådligt och begripligt. Utgångsvärdena och -antagandena i beräkningen ska presenteras på ett tydligt sätt.
2. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid att de dokument som används som faktaunderlag för beslutsfattandet är tydliga och begripliga.
3. Ministeriet bör säkerställa att faktaunderlaget för ekonomiskt viktiga beslut är jämförbart och heltäckande. Alla betydande konsekvenser bör utvärderas och sifferdata ska bygga på tillräckliga och tillförlitliga fakta.
4. Lagberedningen och de därtill hörande konsekvensbedömningarna ska följas upp eller utvärderas i efterhand.