

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 Otillåtna cabotagetransporter och beställaransvar (promemoria)

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Ändringen anges innebära att det preciseras vad som avses med en cabotagetransport. Vidare föreslås en höjning av sanktionsavgiften vid överträdelse av reglerna om cabotagetransporter. Slutligen föreslås vissa justeringar av ansvaret för beställare av internationella vägtransporter och cabotagetransporter. Mer specifikt anges att förslaget innebär att det med en cabotagetransport ska avses en transport av gods från avsändare till mottagare enligt transporthandlingar som beskriver köruppdraget. En cabotagetransport ska få innefatta antingen flera lastningsställen och ett lossningsställe eller ett lastningsställe och flera lossningsställen. Om cabotagetransporten innefattar flera lastningsställen och ett lossningsställe, ska mottagaren vara den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln. Om cabotagetransporten innefattar flera lossningsställen och ett lastningsställe, ska avsändaren vara den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln. Det transportföretag som utför en cabotagetransport i strid med villkoren i godsförordningen ska påföras en sanktionsavgift om 60 000 kronor. Om internationell gods- eller persontrafik inom EES bedrivs utan tillstånd eller om en inrikes transport utförs i strid med villkoren för sådan trafik i EU:s gods- eller bussförordningar, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon

- vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren i nämnda EU-förordningar inte var uppfyllda, eller
- beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

Regelrådets utgångspunkt vid granskning är normalt sett att fokusera på beskrivningen av de effekter som uppstår för företag som följer de föreslagna reglerna, snarare än justeringar i nivån på sanktioner för de som inte gör det. Detta har också varit styrande vid utformningen av detta yttrande.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att hovrätten över Skåne och Blekinge har i en dom (B 3209-20), den 5 maj 2021, ogillat en talan om företagsbot i ett mål om ansvar för en beställare av godstransporter som påstods ha utförts i strid med villkoren för cabotagetransporter. I målet prövades bl.a. frågan om huruvida de aktuella transporterna hade utförts i enlighet med villkoren för cabotagetransporter i godsförordningen. Domstolen anförde att Transportstyrelsens vägledning inte har status av tillämpningsföreskrifter och att artikel 8.2 i godsförordningen inte är tillräckligt tydlig för att en domstol, i tillämpningen av förordningen, ska kunna tolka artikeln på det sättet att det anges en bortre gräns för hur många lossningsställen som kan accepteras inom ramen för en enstaka cabotagetransport. Domen fick laga kraft den 3 juni 2021. Transportstyrelsen har därefter utfärdat en ny vägledning.

Det anges i konsekvensutredningen att den tolkning av ansvarsbestämmelserna i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som hovrätten gör i den ovan nämnda domen innebär att regleringen inte uppnår sitt syfte, nämligen att inrikes transporter utförda av utlandsetablerade transportföretag ska vara av tillfällig karaktär och att beställare av sådana transporter ska kunna hållas ansvariga när transporter utförs i strid med regelverket. Syftet med förslaget anges vara att tydliggöra regelverket för både transportföretag och beställare, vilket anges bidra till ordning och reda såväl vid beställningen av transporten som när den utförs. Vidare bedömer förslagsställaren att den sanktionsavgift som påförs det transportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd och som utför godstransporter i strid med artikel 8 i godsförordningen är för låg för att få tillräcklig avskräckande effekt.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges att den definition av en cabotagetransport som föreslås följer den vägledning som Transportstyrelsen tidigare utfärdat i fråga om otillåten cabotagetransport. Definitionen innebär att en cabotagetransport kan innefatta flera lastningsställen med ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagaren, eller ett lastningsställe med flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsendaren. En alternativ reglering skulle kunna vara att tillåta att en cabotagetransport kan bestå av flera lastningar och flera lossningar. Om antalet lastningsställen och lossningsställen inte begränsas, kan emellertid ett utlandsetablerat transportföretag utföra ett stort antal transporter och betrakta dem som en enda cabotagetransport. En sådan ordning skulle därmed enligt förslagsställaren möjliggöra att den begränsning om tre cabotagetransporter som föreskrivs i godsförordningen kan kringgå. Att tillåta flera lastningsställen och lossningsställen innebär att den nu nämnda begränsning som finns i godsförordningen tappar sin betydelse och syftet med lagstiftningen förfelas. I skälen för förslaget anger förslagsställaren vidare (sid. 7 i promemorian) att om det skulle vara tillåtet att ett transportföretag lastar godstransporter från flera avsändare eller uppdragsgivare vid ett lastningsställe – t.ex. en terminal – som körs till flera lossningsställen, skulle det innebära att

transportföretaget i princip ändå kan utföra ett obegränsat antal transporter under sju dagar. Alternativet till att ändra bestämmelsen om beställares ansvar anges vara att behålla dagens lydelse. Den nuvarande lydelsen kan dock tolkas så att en beställare kan dömas till ansvar enbart när en transport är utförd. Det anges framstå som otillfredsställande, eftersom den beställda transporten är otillåten redan när den påbörjats. I flertalet fall är det också när transporten utförs som Polismyndigheten vid en vägkontroll konstaterar att det rör sig om en otillåten cabotagetransport eller cabotagetrafik. Alternativet till en höjning av sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport anges vara att behålla dagens avgift om 40000 kr.

I samband med granskningen av den aktuella remissen har Regelrådet också tagit del av ett företags skrivelse till ansvarigt statsråd, som avser det remitterade förslaget. (I samband med att företaget skickade skrivelsen till Infrastrukturdepartementet skickades det även till ett flertal remissinstanser, däribland Regelrådet). I företagets skrivelse anges bland annat att det aktuella remitterade förslaget går alltför långt och i praktiken skulle innebära ett förbud mot cabotagetransporter på en stor del av den svenska transportmarknaden, nämligen terminalbehandlat gods. Som skäl för detta anges att det remitterade förslaget begränsar antalet avsändare eller uppdragsgivare. Detta anges ske genom att det föreslås bli tillåtet med flera lossningsplatser enbart om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändaren och bli tillåtet med flera lastningsplatser enbart om lossningen sker hos den slutliga godsmottagaren. I skrivelsen förordar företaget att reglerna i stället skulle ändras så att det angavs att en cabotagetransport får innefatta enbart något av alternativen ett lastningsställe och ett lossningsställe, flera lastningsställen och ett lossningsställe eller ett lastningsställe och flera lossningsställen. (Villkoren om slutlig godsmottagare eller ursprunglig godsavsändare föreslås alltså strykas). Företaget anger i sin skrivelse att en sådan utformning skulle vara förenlig med proportionalitetsprincipen och fortfarande innebära att cabotagetransporternas tillfälliga karaktär säkerställs. I skrivelsen kommenterar också företaget bedömningen som förslagsställaren gör om att lastning av godstransporter från olika avsändare vid en terminal skulle möjliggöra obegränsat antal godstransporter under sju dagar. Det anges att förslagsställaren inte ger någon förklaring till varför just lastning vid terminal möjliggör att kringgå begränsningen om tre cabotagetransporter. Företaget anger att det finns en skillnad mellan antal försändelser och antal transporter och att det är tydligt i godsförordningens bestämmelser 8.2 att det som anses utgöra cabotagetransporten är fordonets körning (eller i förekommande fall dragbilens körning) och inte godset eller fraktsedlarna. Det anges att i specialfall kan en försändelse fylla ett helt lastutrymme men i de flesta fall krävs ett flertal försändelser med olika avsändare och mottagare för att uppnå en effektiv logistik.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är tydligt att förslagsställaren gör en väsentligt annorlunda bedömning än företaget som inkommit med skrivelsen när det gäller hur lastning vid terminal förhåller sig till reglerna om cabotage. Regelrådet kan inte avgöra vilken tolkning som är riktig men finner att de invändningar som görs i skrivelsen från företaget indikerar att det hade kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens om förslagsställaren hade fört ett mer utvecklat resonemang om alternativa lösningar. En sådan mer utvecklad beskrivning hade med fördel kunnat förtydliga vilka skäl som förslagsställaren ser till att lastning vid terminal på beskrivet sätt innebär en väsentlig risk för kringgående av reglerna om cabotage.

Regelrådet finner emellertid också att förslaget, såvitt Regelrådet kan förstå, åtminstone i huvudsak handlar om att kodifiera i bindande föreskrifter en praxis som redan har följts enligt Transportstyrelsens vägledning. Det är då möjligt att uppfatta att förslaget huvudsakligen medför ett förtydligande av rättsläget, snarare än att förutsättningarna för företagets verksamhet förändras substantiellt jämfört med idag. Mot den bakgrunden finner Regelrådet att det inte kan ses som obligatoriskt att beskrivningen av alternativa lösningar skulle behöva vara mer utvecklad än den är i den befintliga texten. Förtydliganden skulle således ha varit värdefulla men är inte direkt nödvändiga. Det framgår också vad förslagsställaren bedömer skulle bli effekten av om ingen reglering kommer till stånd.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I promemorians avsnitt 2 anges följande. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (i det följande godsförordningen) reglerar under vilka förutsättningar ett företag etablerat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får utföra internationella godstransporter och cabotagetransporter av gods. En cabotagetransport är en tillfällig inrikestransport i en medlemsstat annan än den där företaget är etablerat. När det gäller persontransporter med buss finns bestämmelser om internationella transporter och cabotagetrafik i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (i det följande bussförordningen). I förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser som kompletterar gods- och bussförordningarna bl.a. i fråga om ansvar för den som överträder bestämmelserna i nämnda EU-förordningar och om ansvar för beställare av internationella transporter och cabotagetransporter.

Det anges också, i avsnitt 3, att enligt artikel 8 i godsförordningen ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd ha rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med de villkor som fastställs i förordningen. Cabotagetransporter utförs i en värdmedlemsstat, dvs. en medlemsstat annan än den där transportföretaget är etablerat. Ett transportföretag som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till värdmedlemsstaten har, så snart godset levererats, rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstatens territorium ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.

Med cabotagetransport avses yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med godsförordningen (artikel 2.6). Som beskrivs ovan framgår i förordningen de villkor som ska vara uppfyllda för att sådana transporter ska få utföras (artikel 8). Hur begreppet cabotagetransport ska förstås anges emellertid inte närmare angivet i

godsförordningen, vilket anges ha lett till olika tolkningar, särskilt i fråga om hur många lastningsställen eller lossningsställen en sådan transport kan inbegripa.

Vidare anges att EU-domstolen i mål C-541/16 har prövat om Danmark, genom att anta föreskrifter i fråga om hur reglerna om cabotagetransporter i godsförordningen ska tillämpas, underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt godsförordningen. I domen konstaterar domstolen att bestämmelserna i godsförordningen är oklara med avseende på begreppet cabotagetransport och att medlemsstaterna därför bör tillerkännas ett utrymme för skönsmässig bedömning för att anta nationella tillämpningsföreskrifter. Domstolen anges vidare ha konstaterat att de danska riktlinjerna innebär att en cabotagetransport kan omfatta flera lastningsställen och ett lossningsställe eller flera lossningsställen och ett lastningsställe och att det enligt riktlinjerna endast är transporter som består av flera lastningsställen och flera lossningsställen som är förbjudna. Mot den bakgrunden ansåg domstolen att de danska riktlinjerna om cabotagetransporter är förenliga med proportionalitetsprincipen.

Det anges att den föreslagna regleringen är avsedd att säkerställa att den gräns om tre cabotagetransporter som föreskrivs i godsförordningen iakttas (artikel 8.2). I fråga om antalet lastnings- och lossningsställen är det enbart transporter som består av såväl flera lastningsställen som flera lossningsställen som föreslås utgöra fler än en cabotagetransport. Förslaget går alltså inte så långt som att föreskriva att en cabotagetransport kan omfatta endast ett lastningsställe och ett lossningsställe. Som har refererats ovan anges det också att om det skulle vara tillåtet att ett transportföretag lastar godstransporter från flera avsändare eller uppdragsgivare vid ett lastningsställe – t.ex. en terminal – som körs till flera lossningsställen, skulle det innebära att transportföretaget i princip ändå kan utföra ett obegränsat antal transporter under sju dagar. Det anges att motsvarande skulle vara fallet vid flera lastningsställen och ett lossningsställe. Detta anges inte kunna vara i linje med att cabotagetransporter ska vara av tillfällig karaktär. Även förslaget om att lastning respektive lossning ska ske hos den ursprungliga godsavsändaren respektive den slutliga godsmottagaren när det är fråga om flera lastningar eller lossningar anges därmed vara lämpat att nå de mål som eftersträvas med godsförordningen när det gäller cabotagetransporter. Förslaget anges inte gå utöver vad som är nödvändigt med detta mål. Något hinder mot att införa den nu föreslagna preciseringen av vad som är en cabotagetransport enligt godsförordningen anges därför inte finnas. I promemorian finns också beskrivningar av hur övriga delar av författningsförslaget förhåller sig till EU-rätten.

Som nämnts i avsnittet om alternativa lösningar har det i skrivelsen som ett transportföretag lämnat in till Infrastrukturdepartementet angetts synpunkter på den syn på lastning vid terminaler som förslagsställaren ger uttryck för. I skrivelsen finns också kommentarer om hur förslagsställaren har beskrivit EU-domstolens prövning av de danska reglerna. Således anges att EU-domstolen i målet C-541/16 prövade om de danska riktlinjerna om cabotage var förenliga med proportionalitetsprincipen. I skrivelsen anges att EU-domstolen vid prövningen konstaterade följande om de danska riktlinjerna. De innebär att en transport kan innehålla flera lastningsställen och ett lossningsställe eller motsatsvis ett lastningsställe och flera lossningsställen. Vidare anges att domstolen konstaterade att åtgärderna således inte begränsar antalet avsändare eller uppdragsgivare för en och samma cabotagetransport och att det således enbart är transporter som består av både flera lastningsställen och flera lossningsställen som är förbjudna. I skrivelsen anges att förslagsställaren i sin promemoria inte har tagit upp aspekten att de danska reglerna inte begränsar antalet avsändare eller

uppdragsgivare. Denna fråga anges av företaget vara av helt avgörande betydelse eftersom det remitterade författningsförslaget innehåller en begränsning i antal avsändare för en och samma cabotagettransport. Företaget anger också i sin skrivelse att Finland när godsförordningen tillkom skapade nationella riktlinjer med bl.a. begränsningar i antalet lossningsställen men efter formellt yttrande från EU-kommissionen drog tillbaka dessa. Det anges att EU-kommissionen i sitt yttrande bland annat noterade att även om lasten lossas på många olika ställen ska det ändå ses som en transport.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av hur förslagsställaren bedömer att förslaget förhåller sig till EU-rätten. Som refererats ovan har det emellertid framförts invändningar både mot hur förslagsställaren refererar EU-domstolens bedömning av de danska riktlinjerna och av förslagsställarens bedömning när det gäller lastning, för flera avsändare, vid en terminal (ett lastningsställe) till flera mottagare. Regelrådet kan inte avgöra vilken uppfattning som är bäst förenlig med EU-rätten. Däremot står det enligt Regelrådets uppfattning klart att förslagsställarens beskrivning av hur förslaget överensstämmer med EU-rätten i detta avseende borde ha varit tydligare. Nästa fråga är hur stor vikt en brist i detta avseende ska anses ha för bedömningen av beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten som helhet. Eftersom den aktuella frågan såvitt Regelrådet kan förstå är föremål för väsentligt olika tolkningar så skulle en tydligare förklaring av de skäl som förslagsställaren anser talar för sin tolkning av regelverket ha gjort konsekvensutredningen mer transparent på ett sätt som skulle ha varit värdefullt. Det är, med tanke på underlagets transparens, något problematiskt att det kan framstå som att det görs olika tolkningar av innebörden i hur EU-kommissionen har sett på de danska riktlinjerna. Det borde ha kunnat beskrivas tydligare.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i avsnitt 6 i promemorian att för att säkerställa att reglerna om cabotagettransporter av gods följs är det angeläget att de föreslagna bestämmelserna träder i kraft så snart som möjligt. Ändringarna bör därför träda i kraft den 15 oktober 2021. Äldre föreskrifter bör dock fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum dessförinnan. Inget anges om behov av speciella informationsinsatser.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka skäl som förslagsställaren anser talar för den föreslagna tidpunkten för ikraftträdande. Det skulle ha förbättrat konsekvensutredningens transparens om det också hade angetts i vilken mån företags möjligheter att förbereda sig för regeländringen har vägts in. Befintlig beskrivning är emellertid tillräcklig. Däremot är det en väsentlig brist att inget anges om behovet av 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 anges i konsekvensutredningen att de bestämmelser som föreslås ändras riktar sig dels mot utlandsetablerade transportföretag, dels mot företag som yrkesmässigt beställer transporter på väg. Förslagen berör alltså ett stort antal företag, i alla branscher och av alla storlekar. På godstransportområdet är det typiskt sett varuägare och speditörer som berörs, men även de transportföretag som anlitar underentreprenörer för att utföra trafiken påverkas. Under 2016 utfördes 2,5 miljoner godstransporter av utländska ekipage i Sverige, enligt Trafikanalys rapport Utländska lastbilstransporter i Sverige 2015–2016. Av dessa utgjorde 820 945 transporter körningar med både start- och slutpunkt i Sverige, varav nästan hälften utgjordes av körningar med last (dvs. utgjorde inrikestransporter).

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns viss information om de berörda företagen. Det finns tillräcklig beskrivning av de berörda företagens bransch. När det gäller berörda företags antal är det förståeligt att det inte går att ange exakt hur många det blir totalt, inte minst med tanke på att alla beställare berörs. Frågan är emellertid om det inte hade varit möjligt att ange något mer information om hur många speditörer som är verksamma i Sverige eller hur många som ingår i den gruppen som förslagsställaren benämner transportföretag. Det är inte heller uppenbart att dessa kategorier företag skulle vara omöjliga att beskriva storleksmässigt. Regelrådet finner att även om det går att förstå att det finns utmaningar borde beskrivningen av berörda företags antal och storlek ha varit något tydligare. Om det finns specifika skäl till att sådana beskrivningar av grupper bland de berörda företagen är omöjliga att beskriva borde det ha angetts.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån bransch godtagbar.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

I konsekvensutredningen anges att eftersom den föreslagna definitionen av en cabotagetransport följer den vägledning som tillämpats av Transportstyrelsen och Polismyndigheten vid kontroller av cabotagetransporter, bedöms förslaget inte föranleda några större konsekvenser för utlandsetablerade transportföretag, varuägare eller speditörer. Den sanktionsväxling som infördes den 1 januari 2015 bedöms ha fått en positiv effekt. Bland annat har det inneburit ett mer effektivt sätt att rapportera cabotagetransporter som inte följer artikel 8 i godsförordningen. Ärenden avseende olaga cabotage har ökat med flera hundra procent. Genom att höja sanktionsavgiften för överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransport bedöms fler åkerier än i dag avskräckas från att överhuvudtaget begå en sådan överträdelse. I stället för att transporter utförs av företag som utför olagliga cabotagetransporter kan dessa transporter utföras av företag som följer reglerna. Inte sällan bedöms det vara åkerier som är registrerade i Sverige.

Förslagen som rör beställares ansvar är avsedda att förtydliga att en transport inte måste ha slutförts för att straffansvar ska kunna påföras. Förslaget, som alltså utgör en korrigerande, är avsett att uppnå syftet med regleringen om beställares ansvar. Den skyldighet som åligger beställaren i övrigt, t.ex. i fråga om undersökningsplikt, påverkas inte.

I den tidigare nämnda skrivelsen till Infrastrukturdepartementet från ett företag anges att förslaget i praktiken innebär ett förbud för cabotagetransporter på en stor del av den svenska transportmarknaden, nämligen terminalbehandlat gods.

Regelrådet gör följande bedömning. Såvitt Regelrådet kan förstå innebär förslaget, som nämnts, en kodifiering av det som anges vara praxis idag. Mot den bakgrunden kan det anses att de kostnader och den verksamhetspåverkan som kommer att följa i princip redan finns idag. Regelrådet kan konstatera att det finns invändningar mot denna praxis och vilka följer den uppges få. Det skulle även när det gäller kostnader och verksamhetspåverkan ha kunnat ha ett värde om konsekvensutredningen, för tydlighetens skull, hade innehållit en mer utvecklad beskrivning av hur förslagsställaren anser att befintlig praxis påverkar de berörda företagen. Det avgörande är emellertid att en konsekvensutredning till ett regelförslag klargör vad som följer av den förändring som regelförslaget innebär. I ett fall där tillämpningen av regelverket inte förändras (utom när det gäller sanktionsavgifternas nivå för de företag som inte följer reglerna) är beskrivningen tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens tidsåtgång, kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det anges i konsekvensutredningen att svenska transportföretag bedöms påverkas på så sätt att ett tydligare regelverk medför en rättvisare konkurrenssituation.

Regelrådet gör följande bedömning. Om de uppgifter som refererats ovan (från företagets skrivelse till Infrastrukturdepartementet) om att de danska reglerna är mindre restriktiva än de svenska, kan det ha betydelse för konkurrensförhållandena för berörda företag. Detta har inte berörts. Samtidigt konstaterar Regelrådet, som redan nämnts, att förslaget såvitt kan bedömas väsentligen innebär att dagens praxis får en tydligare rättslig grund. Även i detta avseende finner därför Regelrådet att det för tydlighetens skull hade kunnat ha ett värde om något mer utvecklat sades om hur dagens system kan väntas påverka konkurrensförhållandena men givet att ändringen i rättstillämpning jämfört med idag är begränsad kan även befintlig information anses tillräcklig.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet gör följande bedömning. Med en utgångspunkt att förslaget till helt övervägande del (förutom sanktionsavgifternas nivå) kan anses innebära att befintlig praxis fortsätter att gälla är det svårt för Regelrådet att se någon uppenbar påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i ärendet, avsaknaden av information om påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Inget anges om särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet gör följande bedömning. Det går att sluta sig till att förslaget inte har utformats med något särskilt hänsynstagande till små företag. Eftersom förslaget till stor del handlar om att befintlig rättstillämpning fortsätter på samma sätt som idag, kan avsaknaden av information anses godtagbar även om en bedömning av hur dagens tillämpning av regler påverkar små företag hade kunnat ha ett informativt värde.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i ärendet, avsaknaden av information om särskild hänsyn till små företag godtagbar.

Samman tagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i flertalet avseenden håller tillräcklig kvalitet, givet förutsättningen att förslaget, såvitt Regelrådet kan förstå, till stor del handlar om att befintlig praxis formuleras som bindande föreskrifter. Större tydlighet hade likväl, i flera fall, kunnat ha ett informativt värde. När det gäller beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristande tydlighet ett problem av viss betydelse. Detta är emellertid inte en fråga av sådan vikt att den blir styrande för helhetsbedömningen av konsekvensutredningens 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 augusti 2021.

I beslutet deltog: Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Per Högström
Föredragande