

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.

Näringsdepartementet

Yttrande över Taxi och samåkning idag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

I remissen lämnas förslag till ändring i lag (2001:558) om vägtrafikregister, fordonslagen (2002:574), taxitrafiklagen (2012:211), samt lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. Det lämnas också förslag till ändring i förordning (1999:1134) om belastningsregister, förordning (1999:1135) om misstankeregister, förordning (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet, förordning (2001:650) om vägtrafikregister samt i taxitrafikförordningen (2012:238) och förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik.

Utredningen föreslår att dagens möjlighet att få dispens från kravet på taxameter tas bort. Vidare föreslås att det ska införas en ny slags kontrollutrustning, som kallas särskild utrustning för taxifordon, och att fordon som har en sådan utrustning inte ska behöva ha taxameter. Vidare anges att fordonen måste vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik. Beställningscentralerna ska ha som grundläggande uppgift att ta emot beställningar och betalningar för taxitjänster samt att förmedla transportuppdrag till taxiföretag. Dessutom ska beställningscentralerna på ett sätt som är likartat redovisningscentralernas samla in, lagra och lämna ut uppgifter som Skatteverket behöver för sina kontroller. Samåkning som erbjuds till bekanta bör enligt utredningens bedömning fortsatt vara oreglerad. Transporter med personbil eller lätt lastbil som är ställd till allmänhetens förfogande, där två eller flera personer färdas tillsammans till samma resmål eller åt samma håll, och där kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna (samåkning) ska vara undantagna från definitionen för taxitrafik.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att syftena med förslaget är att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för likvärdiga tjänster och att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Specifikt när det gäller delförslaget att införa möjlighet att använda särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter är att göra taxilagstiftningen teknikneutral och anpassad efter nya tekniska förutsättningar samt förbättra Skatteverkets möjligheter till skattekontroll av taxiverksamheten.

Delförslaget att avskaffa möjligheten till dispens från krav på taxameter bygger på förutsättningen att de taxibilar som idag har dispens från taxameterkravet ska kunna använda den särskilda utrustningen för taxifordon där kontrollkraven är anpassade till deras speciella förutsättningar.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det anges i konsekvensutredningen att referensalternativet är den ordning som kommer att gälla från den 1 januari 2017. Detta anges innebära att taxifordon som har taxameter måste vara anslutna till en redovisningscentral och att det fortsatt kommer att vara möjligt att få dispens från taxameterkravet om fordonet uteslutande används för avtalsbundna transporter där betalningen inte sker i fordonet, samhällsbetalda transporter och hyrverksfordon. Det anges att när systemet med obligatoriska redovisningscentraler införs under 2017 kommer skillnaden att växa mellan de aktörer som har taxameter och de som har dispens från taxameterkravet. Att behålla möjligheten till dispens från taxameterkravet i en sådan situation anges skapa en obalans på marknaden. Om dispensmöjligheten för taxameter tas bort utan att ett nytt kontrollalternativ införs anges att de taxifordon som idag har dispens från kravet kommer att tvingas skaffa sig ett relativt dyrt kontrollinstrument som de i flertalet fall inte har någon nytta av eftersom de nästan uteslutande tar betalt med faktura. Vidare anges att ny it-teknik har skapat möjlighet att effektivt koppla samman taxiföretag med kunder. Det anges att bokning och betalning av taxi via mobilapplikationer innebär ökade risker för skatteundandragande vilket i sin tur anges öka risken för osund konkurrens. Samtidigt anges ny teknik möjliggöra en effektivare skattekontroll av taxifordon som inte har taxameter. Mot denna bakgrund anges att det finns ett stort behov av att skapa en form av taxi som är fullt anpassad till den tekniska utvecklingen men som medger lika effektiv skattekontroll som för övrig taxi. Olika tekniska lösningar för detta redovisas i betänkandets sjätte kapitel.

Regelrådet finner att den samlade beskrivning som ges i konsekvensutredningen och betänkandets sjätte kapitel av alternativa lösningar och effekter om ingen reglering kommer till stånd är tydlig. Det är också en fördel att det finns en tydlig hänvisning till kapitel 6 i konsekvensavsnittet.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I betänkandets nionde kapitel redovisas en analys om förslaget om tillståndsplikt för beställningscentraler är förenligt med EU-rätten. I kapitlet anges och motiveras bland annat att förslaget inte är diskriminerande och att utredningen inte bedömer att beställningscentraler från andra länder framgångsrikt skulle kunna åberopa principen om ömsesidigt erkännande och därigenom undgå att uppfylla de föreslagna svenska kraven för tillstånd. I det femtonde kapitlet redovisas viss information om behov av notifiering.

När det gäller samåkning anges utredningens förslag innebära att det blir tillåtet att erbjuda samåkning till allmänheten utan att det ska kunna klassas som taxitrafik under förutsättning att kostnaderna delas mellan de som samåker. Förslagsställaren anger att någon tillämplig EU-rättslig lagstiftning inte har kunnat identifieras i dessa avseenden. Vidare anges att utredningen har valt att avstå från att föreslå tillstånds- och anmälningsplikt för att bedriva samåkingsplattformar bland annat mot bakgrund av tveksamheter kring om sådana förslag skulle vara förenliga med e-handelsdirektivet.

Regelrådet finner att de överväganden som förslagsställaren har gjort avseende förslagets överensstämmelse med EU-rätten redovisas tydligt och utförligt.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I remissen anges att föreslagna bestämmelser om samåkning ska träda i kraft den 1 januari 2018 medan bestämmelserna om möjlighet att ansöka om tillstånd för beställningscentral ska träda i kraft den 1 januari 2020 och att avskaffandet av möjligheten till dispens från krav på taxameter ska träda i kraft den 1 maj 2020.

När det gäller samåkning anges att det inte ställs krav på omställning för någon aktör till följd av de föreslagna bestämmelserna. Valet av ikraftträdandetid för de andra föreslagna bestämmelserna motiveras bland annat med behov av tid för notifiering. Det anges även att det kan antas ligga i branschens intresse att ta fram alternativ till taxameter till dess att möjligheten att få dispens från kravet på taxameter upphör. Även den tid som i förekommande fall kan krävas för certifiering nämns av förslagsställaren. Det föreslås övergångsbestämmelser för fordon som vid ikraftträdandet för reglerna om särskild utrustning för taxifordon har dispens från taxameter så att dispensen gäller den tid som angetts i dispensbeslutet.

Inget anges om 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

I konsekvensutredningen anges att sedan taxinäringen omreglerades 1990 har antalet taxifordon ökat från 13000 till 16600 medan näringen har koncentrerats och antalet företag har minskat från 8100 till 6700 under samma period. Taxiföretagen är de som driver taxiverksamheten och måste ha taxitrafiktillstånd och det anges att ca 67 procent av företagen endast har ett fordon i sin verksamhet.

Taxiföretagen kan i sin tur vara anslutna till beställningscentraler som tar emot beställningar och knyter samman taxiföretagen med kunderna. Ca 80 procent av taxiföretagen anges vara anslutna till en beställningscentral. Beställningscentralerna ägs ibland av taxiföretagen eller av utomstående aktörer, anges det i konsekvensutredningen. Det anges också att det idag finns ca 350 beställningscentraler av varierande storlek i landet. De stora beställningscentralerna anges emellertid dominera marknaden. Två stora beställningscentraler anges enligt egen uppgift tillsammans ha 7000 anslutna fordon, vilket motsvarar drygt hälften av alla taxifordon som är anslutna till en beställningscentral.

Vidare anges i remissen att taximarknaden kan delas in i tre verksamhetsgrenar: taxiverksamhet mot privatkunder, samhällsbetalda resor och hyrverksverksamhet. Det anges att taxiverksamheten kan delas i de resor som är finansierade av privatpersoner och de som är finansierade av företag. Det anges att resor med privatkunder totalt sett utgör ca 50 procent av de totala intäkterna på taximarknaden. Med samhällsbetalda transporter avses sjukresor, färdtjänst, skolskjuts och kompletteringstrafik. Denna del av marknaden omfattas av regelverket för offentlig upphandling och över landet står den för 50 procent av intäkterna, på landsbygden anges det emellertid kunna utgöra en ibland väsentligt större andel än så. Hyrverksverksamhet räknades tidigare som en särskild form av yrkestrafik men inkluderas numera i

taxitrafiken. De fordon som ingår i denna kategori har dispens från kravet på taxameterutrustning och behöver inte heller ha taxiskylt eller prisinformationsdekal, enligt befintliga regler. Alla betalningar för taxifordon inom hyrverksverksamhet sker genom fakturering.

När det gäller samåkning anges att ca 300000 personer är registrerade som användare på olika digitala plattformar för samåkning i Sverige. Totalt finns 6 stora plattformar. Plattformarna fungerar i de flesta fall så att förarna i förväg lägger upp resor som de ska göra och passagerarna i förväg lägger önskemål om skjuts. Plattformen matchar samman passagerare och förare om möjligt och tar i normalfallet ut en avgift för förmedlad transport.

Andra företag som berörs är sådana som tillverkar taxametrar. Det anges i konsekvensutredningen att det är fem tillverkare som idag har den övervägande delen av marknaden för taxametrar som säljs i Sverige. De anges vara medelstora företag även om vissa av dem ingår som del i en koncern.

Regelrådet gör följande bedömning. Berörda företag har i stort beskrivits på ett tydligt och utförligt sätt. Det hade kunnat förbättra konsekvensutredningens kvalitet ytterligare om beskrivningen av företagen som tillverkar taxameter fördjupats något, exempelvis om det hade förtydligats enligt vilka kriterier som förslagsställaren bedömer företagen som medelstora. Befintlig beskrivning är emellertid tillräcklig.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att om dispensmöjligheten för taxameter försvinner, enligt utredningens förslag, innebär det att de drygt 1700 fordon som har dispens idag måste antingen skaffa en taxameter som kommer att vara ansluten till en redovisningscentral eller använda särskild utrustning för taxifordon och ansluta fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral. Det anges vidare att företag som idag har dispens från taxameterkravet måste ansöka om detta och betala en avgift för dispensen. Om möjligheten till dispens avskaffas anges att avgiftskostnaderna kommer att försvinna.

Regelrådet gör följande bedömning. Administrativa kostnader definieras enligt standardkostnadsmodellen, som Regelrådet tillämpar, som kostnader för att upprätta, lagra och överföra information. En konsekvensutredning ska beskriva eventuella effekter för företags tidsåtgång och den påverkan på administrativa kostnader som följer av detta. Såvitt Regelrådet kan förstå finns det vissa administrativa kostnader förknippade med ansökan om dispens, som inte tas upp i konsekvensutredningen. Detta är exempel på sådana förändringar i tidsåtgång och administrativa kostnader som Regelrådet bedömer borde kunna bli aktuella till följd av utredningens förslag. Det är, såvitt Regelrådet kan förstå, visserligen möjligt att de största kostnadsförändringarna till följd av utredningens förslag kommer att beröra investeringskostnader och andra kostnader för teknisk utrustning och att förändringarna i administrativa kostnader blir begränsade. Regelrådet anser emellertid att det borde ha kunnat anges tydligare i konsekvensutredningen om påverkan på företagens tidsåtgång kommer att uppstå och utredningens bedömning av vilka effekter en sådan förändring ger på administrativa kostnader för företagen. Om bedömningen är att effekten är liten eller obefintlig hade det kunnat anges. Befintlig beskrivning av påverkan på företagens administrativa kostnader är enligt Regelrådets bedömning inte tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags administrativa kostnader bristfällig.

Andra kostnader och verksamhet

Det anges i konsekvensutredningen att företag som idag har dispens från kravet på taxameter och som väljer att skaffa en sådan när möjligheten till dispens försvinner bedöms få en årlig kostnad på knappt 10000 kr per taxameter. Information finns om vilka delkostnader som ingår i detta och vilka förutsättningar som antas. Det finns också uppgifter om avgiftskostnader för dispens, som de berörda företagen inte längre kommer att behöva betala om förslaget genomförs. Dessa kostnader anges variera kraftigt per fordon, eftersom avgiften för en ansökan alltid är 2500 kr men en och samma ansökan kan avse ett fordon eller flera hundra, beroende på hur många fordon ett företag har. Uppgifter anges också avseende kostnader för att använda särskild utrustning för taxifordon. Det anges att den uppskattade kostnaden för kontrollteknik vid en antagen teknisk livslängd på fem år beräknas till 3400 kr per fordon och år för i ett fall där det är 1000 fordon anslutna till en beställningscentral medan för det fall att det är 100 fordon anslutna till beställningscentralen blir kostnaden 5400 kr per fordon och år. Det anges att kostnaderna är mycket svåra att uppskatta eftersom tekniken inte är i bruk ännu. Sammantaget gör därför utredningen uppskattningen att kostnaden ligger i ett spann mellan 3000 och 6000 kr per fordon och år. Vidare anges en rad ytterligare faktorer som kan påverka kostnaderna, exempelvis den tekniska utvecklingen, hur många tillverkare av utrustning det kommer att finnas m.m. Det anges vara troligt att de flesta av de som i dagsläget har dispens från taxameterkravet kommer att välja att använda särskild utrustning för taxifordon och ansluta sig till en tillståndspliktig beställningscentral. Att förse fordonet med taxameter bedöms vara dyrare och utredningen bedömer att de begränsningar avseende betalningssätt som gäller för taxi med särskild utrustning till skillnad från taxametertaxi inte kommer att vara ett problem för hyrverksfordon och fordon som bara utför samhällsbetalda transporter. Det anges att om företagen väljer det billigaste alternativet kommer kostnaden enligt utredningens beräkningar att öka med motsvarande 0,4 till 0,8 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Utredningen bedömer att detta är en mycket liten kostnadshöjning men konstaterar också att rörelsemarginalen i taxinäringen är drygt två procent och näringens möjligheter att bära ökade kostnader anges vara begränsad. Detta anges kunna leda till att de företag som får höjda kostnader kommer att försöka höja sina priser, vilket i sin tur skulle kunna leda till prishöjningar för samhällsbetalda transporter. Mot detta talar emellertid enligt utredningens uppfattning att det är hård priskonkurrens mellan aktörer som utför samhällsbetalda transporter. På längre sikt anges att en större andel av taxiföretagen kan komma att byta ut sina taxametrar mot den nya kontrolltekniken och sänka sina kostnader något. Den aktuella kostnadssänkningen har utredningen uppskattat till mellan 0,5 och 1 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Det anges att kostnadsminskningen kan bli större på sikt.

Det anges att utredningens förslag till förtydligad definition av vilken samåkning som är laglig medför att de digitala plattformar som idag förmedlar samåkning kan fortsätta att utveckla sin verksamhet, utan risk att anklagas för att bedriva taxitrafik. Nya aktörer, även kommersiella, som vill etablera en verksamhet med förmedling av samåkning kommer också att få ett tydligt besked om vilka bestämmelser som gäller. Det anges finnas stora osäkerheter förknippade med en bedömning av hur samåkning utvecklas, bland annat saknas statistik om hur många resor som förmedlas i utgångsläget. Vidare anges att framtiden för organiserad samåkning i Sverige också beror på om aktörer som idag inte är verksamma inom landet väljer att etablera sig här. Det anges att den internationellt största samåkningsplattformen väntas lanseras i Sverige i närtid. Utredningen bedömer att förslaget till tydligare regler kommer att bidra till en ökande samåkning i framtiden, även om det inte går att uppskatta hur stor ökningen blir. Inget anges om påverkan på kostnader till följd av förslag avseende samåkning.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av hur kostnader för taxifordon, och i förlängningen taxiföretag, kommer att påverkas av de förslag som utredningen lämnar, på både kort och längre sikt. Det är värdefullt att utredningen både tydligt anger de osäkerheter som finns förknippade med de uppgifter som lämnas och att en kvantifierad uppskattning av effekten görs. Det är en brist att

inget anges om hur förslag avseende samåkning påverkar kostnaderna för plattformarna. Om det är utredningens bedömning att det inte finns någon sådan påverkan, eller att den inte går att bedöma, borde det ha angetts. Regelrådet kan emellertid sluta sig till att ett förslag som innebär att det blir tydligare vilken form av samåkning som är laglig troligen inte medför några väsentligt ökade kostnader för företag och mot denna bakgrund är bristen mindre allvarlig. Den beskrivning av hur förslaget väntas påverka plattformarnas verksamhet är tydlig, givet de förutsättningar som finns i detta fall. Sammantaget är beskrivningen tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på berörda företags andra kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att förslaget om särskild utrustning för taxifordon i stället för taxameter innebär att det kommer att bli mer attraktivt att vara ansluten till en tillståndspliktig beställningscentral. En möjlig utveckling till följd av detta anges vara att de beställningscentraler som finns idag skulle bli tillståndspliktiga centraler även för taxi med den särskilda utrustningen. Om så skulle ske, anges det kunna leda till att den marknadsdominans som stora beställningscentraler redan har, ökar ytterligare. Utredningen anger emellertid att uppgifter från branschföreträdare indikerar att en sådan utveckling är osannolik eftersom de stora beställningscentralerna inte kommer att vilja ha både fordon med taxameter och fordon med särskild utrustning anslutna. Det anges inte vara attraktivt att ha två typer av taxi under samma tak. Andra möjligheter som utredningen nämner är att nya företag som ännu inte är etablerade i Sverige kan komma att ansöka om att bli tillståndspliktiga beställningscentraler. Vidare anges det vara möjligt att taxiföretag som väljer att låta sina fordon övergå till den särskilda utrustningen går samman och etablerar en ny beställningscentral. Slutligen anges en möjlighet att någon eller några av de större beställningscentraler som finns idag kommer att etablera en egen central avsedd enbart för taxi med särskild utrustning för taxifordon. Det anges att om kontrollkostnaderna per fordon med särskild utrustning minskar väsentligt om många är anslutna till samma central – vilket utredningens beräkningar utgått från – tyder detta på att nya tillståndspliktiga beställningscentraler blir få och stora. Sammantaget bedömer utredningen att det kommer att etableras ett mindre antal större beställningscentraler för taxifordon med särskild utrustning men att dessa tillkommer utöver de centraler som finns idag.

Det anges att taxinäringen domineras av små företag men att dessa blir färre och att de större taxiföretagens marknadsandel växer. Det anges att en viktig förklaring till denna konsolidering är den hårda konkurrens som finns i taxinäringen tillsammans med svag lönsamhet. Vidare anges att ett genomsnittligt taxiföretag som har dispens från taxameterkravet är större än ett genomsnittligt taxiföretag om man beaktar företagspopulationen som helhet. Mot den bakgrunden anges att förslaget att slopa möjligheten till dispens från taxameter kan beröra de större företagen mer än de mindre. Emellertid bedömer utredningen också att de större taxiföretagen bör ha bättre möjligheter att göra de investeringar som kommer att krävas när möjligheten till dispens tas bort. Vidare anges att eftersom den särskilda utrustningen för taxiföretag sannolikt är billigare än taxameter kommer det att sänka etableringskostnaderna i taxinäringen något och underlätta nyetablering av mindre taxiföretag. Detta skulle kunna innebära att den utveckling som pågår mot färre och större företag skulle bromsas något, anges det i konsekvensutredningen. Sänkta etableringsströsklar anges även kunna underlätta för stora internationella taxiföretag att etablera sig i Sverige och börja köpa upp svenska företag.

När det gäller förslag avseende samåkning anges i konsekvensutredningen att samåkning och taxi har likheter och skulle kunna konkurrera med varandra. Konkurrensen anges kunna bli mest omfattande när det gäller korta resor som kan anordnas i realtid. Emellertid har utredningen funnit att samåkning i dagsläget planeras i förväg och är vanligast på längre resor mellan 3 och 15 mil, medan en typisk

taxiresa är mellan 11 och 16 km och kan beställas med mycket kort varsel. Det anges vara troligt att utredningens förslag kommer att leda till att en större andel samåkningsresor görs spontant och förmedlas i realtid, i alla fall i större städer. Om så sker anges att samåkning kan komma att minska efterfrågan på taxiresor även på kortare sträckor.

Regelrådet gör följande bedömning. Det saknas en bedömning av hur förslagen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företag som tillverkar taxametrar. Om utredningens bedömning att det på längre sikt kan uppstå en situation där företag som idag använder taxameter övergår till särskild utrustning för taxifordon, skulle detta kunna påverka konkurrensförhållandena mellan tillverkare av taxametrar respektive tillverkare av särskild utrustning för taxifordon, i den utsträckning som det skulle vara olika företag som tillverkar respektive teknisk lösning. Det är en brist att dessa aspekter inte analyseras. Effekterna på marknaden för beställningscentraler har däremot beskrivits tydligt och utförligt. Även redovisningen av hur avskaffandet av dispens från taxameter skulle kunna påverka sammansättningen av större och mindre företag på marknaden och möjligheten till en ökad etablering av internationella aktörer är tydlig och utförlig. Det är också en tydlig och utförlig beskrivning som görs när det gäller vad som talar för respektive emot en ökad konkurrens mellan taxiresor och samåkning. Sammantaget är beskrivningen tillräcklig.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen ingår även en beskrivning av regionala effekter på taxinäring och samåkning.

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

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges som refererats ovan att förslaget att avskaffa möjligheterna till dispens från krav på taxameter i något högre grad kan beröra större taxiföretag.

Regelrådet finner att det går att sluta sig till att förslagsställaren har beaktat möjliga effekter för företag beroende på deras storlek. Det är visserligen inte helt tydligt i vilken mån detta har påverkat den föreslagna regelns utformning men eftersom det i konsekvensutredningen finns en tydlig beskrivning av hur situationen för mindre företag ser ut och kan väntas påverkas av förslaget är denna brist inte allvarlig.

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

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen innehåller beskrivningar som håller tillräcklig kvalitet i samtliga avseenden utom två. De brister som finns när det gäller behovet av speciella informationsinsatser och påverkan på administrativa kostnader är inte tillräckligt allvarliga för att bli avgörande för bedömningen av konsekvensutredningen som helhet.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 1 mars 2017.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, ordförande, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg, Lennart Renbjer och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Per Högström
Föredragande