

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 Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis (promemoria)

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och förslag till ändring i förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens.

I sak anges förslaget innebära att det införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis och om vissa undantag från lagen om yrkesförarkompetens. Det föreslås också ändringar av förordningen om yrkesförarkompetens som utökar möjligheterna till distansutbildning.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon samt bestämmelser om utbildning för att få sådan kompetens. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (fortsättningsvis yrkesförardirektivet). Lagen om yrkesförarkompetens är i huvudsak tillämplig på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter som kräver körkortsbekräftelser C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488). Lagen om yrkesförarkompetens innefattar också vissa undantag för förare av vissa fordon. För att få utföra gods- eller persontransporter ska föraren enligt huvudregeln ha ett yrkeskompetensbevis. För att få beviset krävs antingen grundläggande kompetens eller fortbildning och att de ålderskrav som finns är uppfyllda (3 kap. 1 och 3–7 §§ lagen om yrkesförarkompetens). Förare med s.k. hävdvunnen rättighet undantas från kravet att ha yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Enligt 4 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens gäller som huvudregel att en förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i en grundutbildning. En möjlighet till förkortad grundutbildning finns också. Utbildningen avslutas med ett kunskapsprov. Vid godkänt resultat på provet ska ett yrkeskompetensbevis utfärdas. En förare som har förvärvat grundläggande kompetens och en förare med s.k. hävdvunnen rättighet ska med vissa intervaller genomgå fortbildning hos utbildningsanordnare som får bedriva sådan fortbildning. Intervallerna framgår av 5 kap. 2–6 §§ lagen om yrkesförarkompetens.

Det anges i konsekvensutredningen att den ökade smittspridning av det virus som orsakar covid-19 har inneburit att antalet utbildningsplatser för fortbildning minskat. Detta beror dels på de smittskyddsåtgärder som utbildningsanordnarna vidtagit, dels på att Sveriges Åkeriföretag (SÅ) och Transportfackens Yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA) ställt in sina utbildningar i fysisk form. Många aktiva utbildningsanordnare tillåter endast sju elever plus lärare, oavsett storlek på lokal, efter Folkhälsomyndighetens riktlinjer om att endast tillåta åtta deltagare i allmänna sammankomster och offentliga tillställningar. SÅ och TYA har uppskattningsvis minst 40 procent av utbildningsanordnarna knutna till sig och de smittskyddsåtgärder som övriga aktörer har vidtagit gör att tillgängligheten till utbildningsplatser ytterligare försämrats.

När antalet utbildningsplatser nu kraftigt har begränsats innebär det att problemet med yrkeskompetensbevis som löper ut växer. De övergångsregler som tillämpades vid genomförandet av EU-reglerna om yrkeskompetens innebär att det även under normala förhållanden skulle ha varit ett högt tryck på utbildningsbranschen under 2021. Under perioden 2017–2019 utfärdades 13000–18000 bevis per år. Transportstyrelsen förväntar sig att utfärda cirka 40000 yrkeskompetensbevis under 2020 samt ca 105000 under 2021. Enligt Transportstyrelsens uppskattning löper ca 2 600 bevis ut i december 2020. För 2021 är uppskattningen ca 2 600 i januari, ca 4 300 i februari, ca 7 500 i mars, ca 11000 i april, ca 15000 i maj, ca 16 500 i juni, 9 500 i juli och ca 10500 i augusti. Totalt beräknas ca 105000 bevis löpa ut under 2021, vilket utgör mer än hälften av de 190000 giltiga yrkeskompetensbevis som finns i Sverige. Även enstaka yrkeskompetensbevis som löper ut kan få stora konsekvenser för enskilda företag, då åkerinäringen kännetecknas av sin småskalighet.

Om ingen åtgärd kommer till stånd, riskerar många yrkeskompetensbevis att löpa ut. Detta kan leda till störningar i samhällsviktiga transporter. Mot denna bakgrund lämnas förslaget i promemorian.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Att inte gå vidare med något av förslagen (förlängd giltighetstid eller utökade möjligheter till distansutbildning) skulle innebära stora effekter för enskilda företag och i förlängningen samhällsviktiga transporter, anges det i konsekvensutredningen. Storleken på de samhällsekonomiska effekterna anges bero på hur smittspridningen i Sverige utvecklas och hur utbildningsanordnarna och åkerierna reagerar på förändringarna i smittspridningen. Den går därmed inte att beräkna med någon säkerhet. En alternativ reglering skulle kunna innebära att endast gå fram med ett av förslagen. Det bedöms dock inte som tillräckligt, eftersom en digital omställning inte beräknas kunna hantera den mängd yrkesföretag som behöver fortbildas. Att endast förlänga giltighetstiden skulle innebära att en risk för att antalet utbildningsplatser inte skulle täcka det ökade behovet av fortbildning. I båda fallen skulle störningar av vissa samhällsviktiga transporter riskeras.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vad förslagsställaren bedömer att effekten blir av om ingen reglering kommer till stånd. Det finns också ett resonemang om alternativa lösningar. Regelrådet konstaterar att detta resonemang begränsas till de två författningsförslag som tagits fram i promemorian. Det är inte sällan motiverat att beskriva alternativa lösningar något mer brett och utförligt. I detta fall finner emellertid Regelrådet att det identifierade problemet är förhållandevis avgränsat och det är då naturligt att möjliga lösningar till detta identifierade problem är mer begränsat. Beskrivningen är tillräcklig.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Inget anges i konsekvensutredningen om förslagets överensstämmelse med EU-rätten. I remissens bakgrundsbeskrivning finns emellertid, som refererats ovan, viss information och i beskrivningen av skälen till delförslaget om distansutbildning anges följande. Den 23 maj 2020 genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort (fortsättningsvis ändringsdirektivet). Fortbildningen ska uppgå till 35 timmar. Den får delas upp i delkurser som uppgår till minst sju timmar vardera. En delkurs får delas upp på två på varandra följande dagar. Genom ändringsdirektivet infördes vissa möjligheter till distansutbildning under fortbildningen som för svensk del genomförts i 3 kap. 3 § förordningen om yrkesförarkompetens. Fortbildningen ska vara lärarledd och innehålla både teoretiska och praktiska moment. Den får bedrivas med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg eller avancerade simulatorer. Sådana verktyg får innefatta lärande på distans. Fortbildningen får dock bestå av högst tolv timmars lärande på distans. I remissen finns också annan information om hur förslag förhåller sig till EU-rätten.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av hur förslaget överensstämmer med EU-rätten är tydlig.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I remissen anges följande. Med anledning av den pågående och snabba spridningen av det virus som orsakar covid-19 bör det snarast säkerställas att adekvata åtgärder kan vidtas för att förebygga och minska de negativa effekter som spridning av viruset kan få för viktiga samhällsfunktioner och därmed för människors liv och hälsa. Det anges därför vara viktigt att den föreslagna lagändringen träder i kraft så snart som möjligt. Det föreslås därför att lagen ska träda i kraft den 1 februari 2021. Vidare anges att de bemyndiganden som föreslås är motiverade av den rådande situationen och därför bör ha en begränsad giltighetstid. Det anses att de bör gälla i sex månader. Motsvarande tidpunkter för ikraftträdande och upphävande ska gälla för de förordningsändringar som föreslås.

Därutöver anges följande om giltigheten av kvarvarande förlängningar efter det att bemyndigandet upphört att gälla. Om ett yrkeskompetensbevis upphör att gälla mindre än sex månader innan bemyndigandet upphör att gälla, bör en förlängning enligt förslagsställarens uppfattning likafullt gälla efter utgången av juli 2021, under hela förlängningstiden. Det bör därför införas en övergångsregel som innebär att de förlängningar av giltighetstiden som följer av sådana föreskrifter som meddelats fortsätter att gälla för det fall de hänför sig till tiden efter utgången av juli 2021. Det anges emellertid att detta inte ska innebära att förlängningar kan gälla utan tidsbegränsning. En sådan begränsning anges dock följa av att bemyndigandets lydelse sätter tidsgränser för hur långa förlängningar som kan föreskrivas. Någon övergångsregel som tar sikte på föreskrifterna om undantag behövs inte, eftersom sådana undantag inte får överstiga sex månader. Vidare anges att det i samband med införlivandet av ändringsdirektivet meddelades en tidsbegränsad administrativ lättnad i förordningen om yrkesförarkompetens genom en övergångsregel. Genom regeln tilläts den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt lagen om yrkesförarkompetens att under 2020 till Transportstyrelsen anmäla de anpassningar av utbildningsplanen som följer av de nya föreskrifterna utan att behöva ansöka hos Transportstyrelsen om ändrade eller nya villkor i tillståndsbeslutet. Övergångsregeln ger utbildningsanordnarna möjlighet att endast anmäla en sådan förändring fram till årsskiftet. Från och med

januari 2021 behöver en utbildningsanordnare ansöka om ändring, vilket innebär en prövning av denna ansökan och ett beslut från Transportstyrelsen. På grund av den föreslagna ändringen beträffande distansutbildning vid fortbildning bör det enligt förslagsställarens uppfattning införas en motsvarande övergångsregel för att underlätta igångsättandet av sådan utbildning. Det anges bland annat bero på att de begränsade resurserna hos Transportstyrelsen innebär att handläggningstiden är mellan fyra och åtta veckor för en ansökan om ändring.

I konsekvensutredningen anges vidare att Polismyndigheten kommer att påverkas marginellt av förslaget genom informationsinsatser till de polismän och bilinspektörer som utför trafikkontroller i fråga om det förändrade regelverket. Även Åklagarmyndigheten anges påverkas marginellt genom informationsinsatser om hantering av befintliga ärenden där förare, under den aktuella perioden för undantag, kört utan giltigt yrkeskompetensbevis.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka överväganden som har gjorts när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och övergångsbestämmelser. Det går också att sluta sig till att hänsyn har tagits till de som arrangerar utbildningar (inklusive företag som gör detta) när det gäller övergångsregler för att sätta i gång distansutbildning. Beskrivningen i detta avseende är tillräcklig. Det finns också viss beskrivning av informationsinsatser som kan bli aktuella men inget anges explicit om behovet av information till företag. Regelrådet finner det troligt att sådana insatser i någon form kommer att behövas och det borde ha beskrivits.

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 år 2019 bedrevs 46 procent av företagen inom åkerinäringen som enmansföretag och 36 procent hade en till fyra anställda, medan enbart 0,5 procent hade fler än 100 anställda. I konsekvensutredningen anges också att det finns 330 utbildningsanordnare. Det anges finnas 190000 yrkeskompetensbevis i Sverige.

I remissen anges också att enligt Transportstyrelsens bedömning kommer omkring 59 500 yrkeskompetensbevis att upphöra att gälla fram till den 31 juni 2021, om ingen fortbildning genomförs. En förhållandevis stor del av dessa bevis löper ut under perioden den 1 april 2021 till den 31 juni 2021. Ytterligare 28 600 yrkeskompetensbevis löper ut mellan den 1 juli 2021 och den 30 september 2021. Totalt ska enligt Transportstyrelsens beräkningar närmare 105 000 förare, företrädesvis lastbilsförare, genomföra sin fortbildning för att förlänga sina yrkeskompetensbevis under 2021. Att det rör sig om så pass många bevis som ska förnyas under 2021 beror till stor del på övergångsregler som tillämpades vid genomförandet av EU-reglerna om yrkesförarkompetens.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns information om hur många utbildningsanordnare som är verksamma på området och därmed berörs av förslaget. Det finns däremot ingen storleksmässig beskrivning av dessa. När det gäller företag inom åkerinäringen framgår att dessa i stor utsträckning har få anställda. Däremot finns inga uppgifter om hur många företagen i åkerinäringen är. De uppgifter som finns om hur många yrkesförare som har behov av att förnya yrkeskompetensbevis kan uppfattas som en indikation på att det skulle kunna finnas ett förhållandevis stort antal företag, eftersom det rör sig om över hundra tusen förare och det anges att åkeriföretagen har få anställda som regel. Särskilt exakt information finner Regelrådet emellertid inte att det är, bland annat eftersom det inte går att sluta sig till hur många av de angivna förarna som är anställda i (eller eventuellt egenföretagare inom)

åkerinäringen. Sammantaget finner Regelrådet att det finns en tillräcklig beskrivning av berörda företags bransch men att beskrivningen av berörda företags antal och storlek är otillräcklig även om viss information finns.

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 författningsförslaget ger regeringen en möjlighet att vidta åtgärder för att förlänga giltighetstiden för yrkeskompetensbevis och meddela undantag från kravet på yrkeskompetensbevis. Detta anges i sin tur innebära en möjlighet för transportföretagen och enskilda att flytta fram en förväntad utbildningsåtgärd och därmed även kostnaden för utbildning av sin personal. Detta bedöms mildra störningarna av vissa samhällsviktiga transporter. Att transportföretagen och Enskilda föreslås få en möjlighet att genomföra hela fortbildningen på distans anges medföra att utbildningar kan hållas som annars skulle ha ställts in eller kraftigt begränsats.

Vidare anges att när antalet utbildningsplatser i nuläget kraftigt har begränsats innebär det att problemet med yrkeskompetensbevis som löper ut växer. De övergångsregler som tillämpades vid genomförandet av EU-reglerna om yrkeskompetens innebär att det även under normala förhållanden skulle ha varit ett högt tryck på utbildningsbranschen under 2021. Under perioden 2017–2019 utfärdades 13000–18000 bevis per år. Transportstyrelsen förväntar sig att utfärda cirka 40000 yrkeskompetensbevis under 2020 samt ca 105000 under 2021. Enligt Transportstyrelsens uppskattning löper ca 2600 bevis ut i december 2020. För 2021 är uppskattningen ca 2600 i januari, ca 4300 i februari, ca 7500 i mars, ca 11000 i april, ca 15000 i maj, ca 16500 i juni, 9500 i juli och ca 10500 i augusti. Totalt beräknas ca 105000 bevis löpa ut under 2021, vilket utgör mer än hälften av de 190000 giltiga yrkeskompetensbevis som finns i Sverige. Det anges att även enstaka yrkeskompetensbevis som löper ut kan få stora konsekvenser för enskilda företag, eftersom åkerinäringen kännetecknas av sin småskalighet.

Det anges vara viktigt att noga överväga vad som kan vara en lämplig förlängning av giltighetstiden och i vilken utsträckning undantag från kraven på yrkeskompetensbevis ska medges. Det gäller framför allt att överväga vilka positiva effekter en förlängd giltighetstid och undantaget får för viktiga samhällstransporter och för transportföretagen. Men det bör enligt förslagsställaren också övervägas vilka effekter och konsekvenser åtgärden får för utbildningsanordnare på kort och lite längre sikt. Det anges vara viktigt att de åtgärder som nu vidtas inte kraftigt förstärker de problem som finns med antalet yrkeskompetensbevis som löper ut under 2021, framförallt under perioden april–september.

Förslagsställaren anger att vid en förlängd giltighetstid kan utbildningsanordnare antas märka av ett minskat antal deltagare till sina planerade utbildningar. För vissa skolor och utbildare kan det leda till betydande negativa ekonomiska konsekvenser genom att intäkter tillfälligtvis förskjuts i tiden. För perioden den 1 december 2020–30 september 2021 beräknas ca 96300 förare senast ha genomfört sin utbildning. Det anges motsvara en total utbildningskostnad om ca 158 miljoner kronor för perioden. En förlängd giltighetstid utan ökade möjligheter till distansundervisning kan längre fram även leda till större belastningar på trafikskolor och utbildningscenter men också leda till en brist på utbildningsplatser. En kortare förlängningsperiod borde enligt förslagsställarens bedömning få en mindre påverkan på utbildningsanordnarens verksamhet och ekonomi men kan innebära en brist på utbildningsplatser på grund av den stora gruppen förare, med främst behörigheterna C och CE, som behöver genomgå fortbildning under framförallt april–september 2021. Enligt förslagsställarens

bedömning kan den effekten emellertid mildras om möjligheterna till distansundervisning ökar. En längre förlängningsperiod borde enligt förslagsställarens bedömning få negativa konsekvenser för utbildningsanordnarens ekonomi. Detta anges särskilt gälla gällande för de utbildningsanordnare som endast arbetar med yrkesförarkompetens. Leder den dåliga ekonomin till att verksamhet upphör, t.ex. på grund av konkurser, kan det även innebära negativa konsekvenser för möjligheten att framöver genomföra en fortbildning inom den förlängda giltighetstiden. En längre förlängningsperiod anges även kunna öka risken för att mindre skolor och utbildningscenter slås ut av ekonomiska skäl. Skulle de önska återuppta utbildningen av yrkesförarkompetens måste de ansöka om nytt tillstånd vilket innebär en handläggningstid på ett par månader. Det skulle ytterligare öka risken för en stor brist på utbildningsplatser innan den förlängda giltighetstiden upphör. Även denna risk anges kunna minskas genom ökade möjligheter till distansundervisning.

Förslagsställaren anger att en ökad möjlighet till distansundervisning skulle innebära en fortsatt inkomst för utbildningsanordnarna, vilket skulle mildra effekterna av en lång förlängning av yrkeskompetensbevisen. Det skulle enligt förslagsställaren även kunna minska antalet förare som skjuter upp sin fortbildning på grund av det rådande smittläget. Företag och förare anges vara medvetna om den stora mängd yrkeskompetensbevis som löper ut under april–september och kan tänkas genomföra en fortbildning på distans medan de vet att kapaciteten finns hos utbildningsanordnarna. Det anges också att även om en stor del av de förare vars yrkeskompetensbevis löper ut endast har någon eller några delkurser kvar finns det klara fördelar med att tillåta att hela utbildningen får ske på distans. En sådan konstruktion anges fånga upp de förare som har hela utbildningen kvar men även nygamla förare som tidigare har haft ett giltigt yrkeskompetensbevis och nu återvänder till branschen. Dessa kan genom 35 timmars fortbildning åter få ett giltigt yrkeskompetensbevis. Att ytterligare förare kan tillföras branschen trots pandemin får enligt förslagsställaren anses vara mycket positivt. Det anges också att för att åtgärden med ökade möjligheter till distansundervisning ska få full effekt bör det fortsatt under 2021 krävas att utbildningsanordnarna endast anmäler förändringar i utbildningsplanen om dessa avser distansundervisning. En ansökan om ändring istället för en anmälan innebär en handläggningstid som Transportstyrelsen uppskattar till 4 till 8 veckor, vilket kraftigt skulle fördröja den effekt som ett ökat antal timmar distansundervisning skulle kunna få. Förslagsställaren framhåller samtidigt att även om branschorganisationerna uppger att en digital omställning är möjlig så gäller detta endast till viss del. Det krävs att utbildningsanordnarna har samma kontroll över deltagarna som i ett klassrum, vilket anges kunna innebära att full utbildningskapacitet kanske inte kan uppnås. Det anges inte heller vara säkert att alla utbildningsanordnare har förutsättningen att ställa om till digital utbildning. Förslagsställaren anger att det enligt uppgifter från Transportstyrelsen i november 2020 endast var 37 utbildningsanordnare av 330 som hade anmält att de antingen har påbörjat eller ska börja med distansundervisning. Det anges inte heller vara säkert att samtliga företag har möjlighet att låta sina förare genomgå en fortbildning på distans.

Regelrådet gör följande bedömning. Bortsett från att det anges en siffra för total utbildningskostnad på 158 miljoner kr saknas uppgifter om kostnadsaspekter av förslaget. Såvitt Regelrådet kan förstå innebär en förlängning kanske snarast en uppskjuten kostnad för berörda företag men även detta hade kunnat anges tydligare. Det finns också uppgifter om att anmälningar ska undvikas i vissa fall. Såvitt Regelrådet kan förstå borde detta betyda att en administrativ kostnad för berörda företag undviks. Det hade varit relevant information att uppskatta vad en sådan lättnad – som det såvitt Regelrådet förstår borde vara - innebär. Vidare finns frågan om det är förknippat med kostnader för utbildningsanordnare att i förekommande fall kunna erbjuda distansutbildning. Såvitt Regelrådet kan förstå kan det inte på förhand uteslutas att så är fallet. Det är visserligen så att det inte tillkommer något krav att utbildningsanordnarna ska erbjuda distansundervisning men det kan inte på förhand uteslutas att det i enskilda fall kan vara direkt nödvändigt att utveckla en sådan kapacitet om utbildningsanordnaren ska ha intäkter under nuvarande förutsättningar. Om så är fallet, skulle det innebära att en formell frivillighet

blir av mindre betydelse eftersom en förutsättning för fortsatt verksamhet är övergång till digital undervisning, för de företag som det berör. Det finns information i den redovisning som förslagsställaren gör som indikerar att detta kan vara ett icke obetydligt problem. Om det stämmer att enbart ca tio procent av utbildningsanordnarna antingen börjat eller har för avsikt att anordna digitala utbildningar är det i vart fall inte på förhand uteslutet att någon form av tröskel, exempelvis i form av kostnader, finns för en delmängd av de övriga anordnarna. Sammantaget finner Regelrådet därför att förslagsställaren inte tillräckligt tydligt har beskrivit möjlig kostnadspåverkan som förslaget medför för företag. När det gäller förutsättningar för de berörda företagens verksamhet, och behov för företagen att genomföra förändringar i verksamheten samt påverkan på företagens intäkter finner Regelrådet däremot att beskrivningen är utförlig och tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags tidsåtgång och kostnader bristfällig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Inget anges om förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag.

Regelrådet gör följande bedömning. Såvitt Regelrådet förstår utifrån befintlig beskrivning kan det finnas utbildningsanordnare som enbart utbildar yrkesförare, medan andra har en mer diversifierad verksamhet. Detta är troligen en aspekt som kan ha betydelse för konkurrensförhållandena, i den utsträckning som dessa företag konkurrerar om samma kunder. Det är inte omöjligt att de företag som har en mer diversifierad verksamhet skulle vara mindre sårbara för pandemins effekter. Om det finns företag som specialiserat sig på utbildning av yrkesförare, har svårt att tillräckligt snabbt börja erbjuda en distansutbildning och till följd av detta går i konkurs, så medför det, allt annat lika, att antalet företag på marknaden minskar. Det påverkar konkurrensförhållandena. Regelrådet kan inte avgöra hur trolig en sådan effekt är eller hur stor den skulle kunna bli. Förslagsställaren anger att förlorade yrkeskompetensbevis skulle kunna medföra väsentliga effekter inte minst för små åkeriföretag (dvs en stor del av åkerinäringen). Om förslaget blir framgångsrikt borde detta innebära en positiv effekt för dessa företags relativa konkurrenskraft. Även sådana aspekter kunde och borde ha utvecklats något. Såvitt Regelrådet kan bedöma skulle det också kunna vara så att en förlängning av bevisen kan sänka kvaliteten och säkerheten på transportsektorns tjänster i någon utsträckning och därmed konkurrenskraften för företagen. Sammantaget finner Regelrådet att det inte kan uteslutas att det finns en påverkan på konkurrensförhållandena och att det därför är en brist att detta inte har beskrivits på ett i vart fall något tydligare sätt.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner inget som uppenbart talar för att det skulle uppstå en påverkan på företag i andra avseenden till följd av förslaget och bristen på information är därför inte av väsentlig betydelse.

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

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Som refererats ovan har förslagsställaren beskrivit hur små åkeriföretag kan påverkas starkt av de problem som förslaget syftar att åtgärda. När det gäller utbildningsanordnarna anges, som refererats, att en längre förlängningsperiod skulle kunna öka risken för att mindre skolor och utbildningscenter slås ut av ekonomiska skäl.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns viss information om hur mindre företag påverkas av dagens situation och även om hur de skulle påverkas av en längre förlängningsperiod än den som föreslås. Överlag finner Regelrådet att det finns mer preciserad och specifik information om åkeriföretagens förutsättningar än om utbildningsanordnarnas. Detta gäller inte minst i fråga om företagsstorlek och dess eventuella betydelse för hur företagen påverkas av förslaget. Det framgår exempelvis inget om det finns något samband mellan utbildningsanordnarens storlek (i antal anställda eller kanske ännu mer ekonomisk storlek) och deras förmåga att övergå till digital undervisning. Det anges visserligen att en längre förlängningstid skulle kunna slå hårdare mot små utbildningsanordnare men eftersom det inte finns någon information om hur många utbildningsanordnare som är små är det inte möjligt att bilda sig någon uppfattning om hur omfattande ett sådant problem – som potentiellt undviks – skulle vara. Sammantaget finner Regelrådet att beskrivningen kunde och borde ha varit i vart fall något mer tydlig.

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

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i vissa avseenden håller tillräcklig kvalitet. Beskrivningen av påverkan på företagens verksamhet är tydlig. De brister som generellt sett finns när det gäller beskrivningen av de företag som berörs och hur de påverkas av förslaget är emellertid sådana att helheten inte kan anses hålla tillräcklig kvalitet. Regelrådet noterar att förslaget har en underlättande effekt för åkeriföretagen och näringslivet i övrigt men det borde ha funnits en tydligare redovisning av konsekvenserna framför allt för utbildningsanordnarna.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen inte 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 december 2020.

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

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Per Högström
Föredragande