

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 Kontroller på väg (SOU 2021:31)

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till lag om salivprov och ögonundersökning i trafiken. Det föreslås också ändring i polislagen (1984:387), i yrkestrafiklagen (2012:210) och i taxitrafiklagen (2012:211). Vidare föreslås ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I remissen ingår även förslag till förordning om föreskrifter rörande salivprov och ögonundersökning i trafiken. Därutöver föreslås ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och i yrkestrafikförordningen (2012:237). Det föreslås också ändring i taxitrafikförordningen (2012:238) och i förordningen (2014:1102) med instruktion för Polismyndigheten.

I sak anges förslaget omfatta fyra områden. Det föreslås en samlad organisation och åtgärder för en effektiv kontroll av yrkestrafiken och sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet. Vidare föreslås sållningsprov för narkotika i trafiken, det vill säga ett rutinmässigt prov utan krav på misstanke om brott och det lämnas förslag avseende trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller. De första två områdena anges vara avgränsade till yrkestrafiken medan de två andra omfattar all trafik på väg. När det gäller trafiksäkerhetskontrollanterna så gäller detta ett förslag som har förordats av Polismyndigheten och Trafikverket om att en sådan yrkeskategori skulle införas. Utredningen har analyserat frågan men förordar inte att ett system med sådana kontrollanter införas. I enlighet med utredningens direktiv har emellertid ett förslag till hur ett regelverk för sådana kontrollanter skulle se ut, m.m. tagits fram.

Regelrådets analys fokuserar på de delar av förslaget som kan antas ge effekter av betydelse för företag.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att utredningens uppdrag har varit att lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. Det övergripande syftet anges vara att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg.

När det gäller organisationen av trafik kontroll anges följande. Utredningen har, i enlighet med kommittédirektivet, utvärderat en organisatorisk lösning där resurser flyttas från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet. Utredningen föreslår emellertid att den nuvarande strukturen behålls men att den utvecklas genom en tydligare styrning och att resurserna för verksamheten inom yrkestrafikområdet i Polismyndigheten och Transportstyrelsen beslutas av regeringen.

Avseende sanktionssystemet anges att utredningen har genomfört en omfattande kartläggning av möjligheten och lämpligheten att sanktionsväxla överträdelser av bestämmelser inom yrkestrafikområdet, det vill säga att ersätta straffbestämmelser med sanktionsavgifter. Flera av de bestämmelser som utredningen har granskat anges var för sig kunna vara lämpliga för sanktionsväxling. Regelverket på trafikområdet anges emellertid vara mycket omfattande och komplext. Det anges därför vara svårt att överblicka vilka följdverkningar en enstaka sanktionsväxling skulle få i ett större perspektiv. Merparten av de bestämmelser utredningen kartlagt anges inte uppfylla de kriterier som utredningen anser ska vara uppfyllda för att det ska vara lämpligt med en sanktionsväxling. Enligt dessa kriterier ska det bland annat vara fråga om överträdelser där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regelefterlevnaden. Det anges innebära att sanktionen behöver träffa rätt aktör. Denne aktör kan exempelvis vara en arbetsgivare eller ett transportföretag. Det ska vidare vara relativt enkelt att utreda om en överträdelse har ägt rum, detta eftersom utredningen föreslår att påförande av sanktionsavgift ska grunda sig på strikt ansvar och inte uppsåt eller oaksamhet. Mot denna bakgrund föreslås att bestämmelser om medförande och uppvisande av dokument enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och yrkestrafikförordningen (2012:237) ska ändras så att sanktionen för överträdelser byts ut från penningböter till sanktionsavgift. Vidare föreslår utredningen att yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen (2012:238) ändras så att överträdelser av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning sanktionsväxlas på samma sätt. I enlighet med vad som gäller i dag föreslås Transportstyrelsen vara den myndighet som prövar frågor om sanktionsavgift. Det ska vara möjligt att besluta om förskott för sanktionsavgift och förbud mot fortsatt färd när det handlar om företag som inte har hemvist i Sverige.

Det anges också att till skillnad från vad som gäller för alkohol saknas i dag möjligheter att genomföra sällningsprov för narkotika i trafiken. Ett sällningsprov innebär ett rutinemässigt prov utan krav på misstanke om brott. Mot bakgrund av ökningen av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor anges det vara angeläget att skapa förutsättningar för att stävja drograttfylleriet. Vid en avvägning mellan å ena sidan de positiva effekterna av en reglering om sällning för narkotika i trafiken och å andra sidan det integritetsintrång och den olägenhet som en sådan lagstiftning skulle innebära för den enskilde anges det vara utredningens slutsats att de positiva effekterna väger tyngre. Utredningen föreslår därför att salivprov samt analys av ögon och ögonrörelser ska kunna användas för sällning för narkotika i trafiken, utan att misstanke om brott föreligger.

Slutligen anges att Polismyndigheten och Trafikverket har föreslagit regeringen att ett system med så kallade trafiksäkerhetskontrollanter införs. Dessa skulle ha befogenheter att genomföra sällningsprov för alkohol. Det anges att utredningen har utvärderat frågan och bedömer att ett sådant system inte bör införas. Som skäl för detta anges bland annat problem

med vilka befogenheter sådana kontrollanter skulle kunna ha och risker för kontrollanternas säkerhet och arbetsmiljö.

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 det ingått i utredningens uppdrag att dokumentera vilka alternativa åtgärder som har övervägts och ange skälen för de åtgärdsalternativ som inte analyseras vidare. Det anges att utredningens överväganden i dessa delar kring organisationsalternativ, sanktionsväxling, effektiviseringsåtgärder och sållning för narkotika i trafiken framgår av respektive kapitel med utredningens bedömningar och förslag och därför inte analyseras närmare i betänkandets kapitel 9, där merparten av konsekvensutredningen återfinns.

Således har utredningen i betänkandets kapitel 5 (framför allt i avsnitt 5.4) analyserat tre organisationsalternativ. Det första analyserade alternativet, som också är det som utredningen förordar, är att behålla dagens struktur med tydligare styrning av verksamhet och resurser inom Polismyndigheten och Transportstyrelsen. Ett andra alternativ som analyserats är *överflyttning av resurser från Polismyndigheten (poliser och bilinspektörer) till Transportstyrelsen*. Ett tredje alternativ som analyserats är *överflyttning av resurser från Polismyndigheten (poliser och bilinspektörer) och Transportstyrelsen till en ny myndighet*.

När det gäller alternativet att föra över resurser från Polismyndigheten till Transportstyrelsen anges att fördelen med detta alternativ är att vägkontrollerna och företagskontrollerna skulle genomföras inom samma myndighet. Möjligheten att fokusera på yrkestrafiken skulle stärkas något och det trafikslagsövergripande perspektivet skulle kunna bibehållas. Samtidigt anges det vara känt att Transportstyrelsen fortfarande arbetar med att ensa och utveckla gemensamma arbetssätt och tillskott av ny verksamhet skulle försvåra detta arbete. Den nya verksamheten skulle också genom att den är operativ skilja sig väsentligt från den verksamhetslogik som gäller för övriga delar av myndigheten. Ett antal andra nackdelar anges också finnas med alternativet, som sammantaget inte förordas av utredningen.

Avseende alternativet att flytta över resurser från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet anges den stora fördelen vara möjligheten att fokusera på kontroll av yrkestrafiken och de specifika problem som finns där. Detta anges gälla inte minst frågorna kring förarnas sociala situation och en sund konkurrens inom branschen. Även möjligheten att styra myndigheten bedöms som god. Detta genom regeringens befogenheter att tillsätta dess styrelse och chef. Utredningen ser emellertid också ett antal problem som är förknippade med att bilda en ny myndighet såsom att detta erfarenhetsmässigt tar lång tid och är resurskrävande. En överföring av resurser för yrkestrafik på väg anges också innebära att ett av de fyra trafikslagen lyfts ut från Transportstyrelsen vilket i sin tur anges innebära att överge hela den verksamhetslogik som låg bakom inrättandet av Transportstyrelsen och Trafikverket. Det anges också en rad andra nackdelar som utredningen ser, och mot denna bakgrund förordas inte alternativet.

I betänkandets kapitel 7, avsnitten 7.3 – 7.7 beskrivs alternativa lösningar för sanktionsväxling. En rad för- och nackdelar med olika alternativ tas upp.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns, i betänkandet som helhet betraktat, ett flertal exempel på att utredningen analyserat flera handlingsalternativ och beskrivit för- och nackdelar med dessa. Vissa alternativ som ingår i utredningens uppdrag att analysera men som utredningen funnit inte bör förordas är särskilt tydligt beskrivna. Det finns exempel på att frågor som har en viss koppling till effekter för företag av olika alternativ tas upp, det som i förekommande fall oftast tas upp är olika lösningars potential att motverka illojal konkurrens. Beskrivningen är tillräcklig.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att utredningens förslag bedöms överensstämma med och inte gå utöver de skyldigheter som följer av EU-rätten. Förslagen står inte heller i strid med andra internationella regler.

Regelrådet gör följande bedömning. Det skulle ha förbättrat konsekvensutredningens transparens om bedömningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten hade förklarats. Regelrådet finner emellertid inget som uppenbart talar emot förslagsställarens bedömning och befintlig beskrivning kan därför anses tillräcklig även om ökad tydlighet hade haft ett värde.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Regelrådet kan inte finna att det i remissen finns en beskrivning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser. Det anges inget datum för ikraftträdande i de författningsförslag som lämnas.

Regelrådet gör följande bedömning. En konsekvensutredning ska innehålla en beskrivning av vilka hänsyn som ska tas vid valet av tidpunkt för ikraftträdande och om förslagsställaren bedömer att det finns behov av speciella informationsinsatser i samband med ikraftträdandet. När någon sådan, såvitt Regelrådet kan se, inte finns vare sig i konsekvensutredningen eller på annan plats i betänkandet, är konsekvensutredningen ofullständig i detta avseende.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser bristfällig.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i konsekvensutredningen att förslagen om kontrollverksamheten och om sanktionsväxling berör de företag som är verksamma inom yrkestrafikområdet. Det gäller tillståndshavare inom busstrafik, godstrafik och taxitrafik, men även företag som inte bedriver yrkesmässig trafik men som utför vägtransporter i förvärvsverksamhet. I avsnitt 2.2.1 redogör utredningen för de företag som har tillstånd inom yrkestrafikens tre områden. Totalt uppgick detta antal vid utgången av 2018 till cirka 25 000. Merparten av dessa var antingen

egenföretagare eller företag med en till fyra anställda. Det anges att utredningens förslag får konsekvenser för såväl företag som är etablerade i Sverige som företag etablerade i utlandet men som utför yrkestrafik i Sverige.

Ytterligare information om berörda företag finns således i betänkandets avsnitt 2.2.1 (se sidorna 55 – 56 i betänkandet) där bland annat följande anges. I slutet av 2018 fanns det knappt 17 000 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik. Av dessa var 61 procent aktiebolag.

Sett till antalet anställda var majoriteten av företagen småskaliga, 42 procent var enmansföretag och 39 procent hade färre än fyra anställda. Endast 0,4 procent hade fler än 100 anställda. Medianomsättningen uppgick 2017 till 5,7 miljoner kronor och soliditeten till 35 procent. Rörelsemarginalen var 4 procent vilket kan jämföras med motsvarande siffra för näringslivet i stort som var 7 procent. Det anges att Trafikanalys även har presenterat statistik fram till 2016 över utländska lastbilstransporter i Sverige. Det samlade transportarbetet för dessa mätt i tonkilometer uppgick 2016 till 9 295 miljoner. Det anges motsvara 19 procent av det samlade transportarbetet mätt i tonkilometer under året. Av utländska lastbilars transporter med start- och slutpunkt på svensk mark under 2016 innehöll 48 procent last. Den genomsnittliga godsvikten vid cabotage transporter uppgick till 18 ton per körning, vilket kan jämföras med de svenska lastbilarna som i snitt körde 11 ton per transport med last i inrikestrafiken samma år. Det anges att lastbilar från Polen, Bulgarien och Lettland körde flest cabotagekilometer med last i Sverige. Tillsammans körde dessa tre länder över hälften, 54 procent, av de utländska lastbilarnas kilometer vid cabotage inom Sverige. Sett till godsmängd i ton anges det främst vara trä och trävaror samt samlastat gods som fraktas vid cabotage inom Sverige. Även inom taxibranschen anges trafiken ha ökat. I en tabell i betänkandet framgår att antalet fordon inom branschen har ökat med 15 procent och körsträckan med 11 procent under perioden. I slutet av 2018 fanns cirka 7 400 taxiföretag i Sverige varav 33 procent var aktiebolag och 64 procent drevs som enskild firma. Resterande bolag drevs som handels- eller kommanditbolag. Vidare anges att hälften av alla företagen var enmansföretag och 39 procent hade en till fyra anställda. Många företag hade bara ett fordon. Den genomsnittliga omsättningen uppgick 2017 till knappt 1,5 miljoner kronor, soliditeten till 35 procent och rörelsemarginalen till 2,7 procent. När det gäller trafikutveckling inom bussbranschen anges såväl antalet fordon som körsträckan ha ökat med cirka fyra procent under den aktuella perioden. Det anges att det under 2018 fanns 901 verksamma företag inom bussbranschen, varav 272 bedrev linjetrafik och 629 bedrev charter- och fjärrtrafik. Av samtliga var 57 procent aktiebolag. Även här var företagen småskaliga med 48 enmansbolag och 22 procent med en till fyra anställda. Endast 3 procent hade fler än 100 anställda. Vad gäller den samlade omsättningen inom branschen stod dock de fyra största företagen för 50 procent av denna. Medianomsättningen uppgick 2017 till 3,9 miljoner kronor, soliditeten var 38 procent och rörelsemarginalen var drygt 4 procent.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av berörda företag inom transportsektorn är utförlig och tydlig. Såväl bransch som antal företag och företagens storlek är tillräckligt beskrivna. Såvitt Regelrådet kan förstå skulle det kunna finnas indirekta effekter även för företag som beställer transporter och det hade varit bra om det hade angetts lite mer information även om detta. Beskrivningen av företagen inom transportsektorn är emellertid, som redan nämnts, tydlig och som helhet betraktat är beskrivningen tillräcklig.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges i konsekvensutredningen att genom utredningens förslag skulle efterlevnaden av regler kunna säkerställas bättre, vilket i sin tur skulle minska möjligheterna för företag att konkurrera med låga kostnader som beror på att dessa företag inte följer reglerna. Om den illojala konkurrensen skulle minska eller försvinna skulle företag som följer reglerna kunna ta ut ett högre pris och höja löner för sin personal. Utredningen anger att från ett enskilt företags perspektiv skulle de höjda lönenivåerna innebära ökade kostnader vilket i sin tur sannolikt kommer att påverka transportköparna i form av ökade kostnader för transporter. Utredningens bedömning är samtidigt att det finns en påverkan på marknaden som helhet, som refereras ytterligare i avsnitt nedan om påverkan på konkurrensförhållanden.

Specifikt när det gäller kontrollsystemet anger förslagsställaren följande. Förslagen om resursförstärkningar till Polismyndigheten och Transportstyrelsen kommer enligt utredningens bedömning att leda till fler och effektivare kontroller vilket innebär ökade kostnader för de transportföretag som inte följer regelverket. Även för de företag som följer regelverket anges emellertid detta till ökade kostnader eftersom samtliga kontroller som utförs av Transportstyrelsen är avgiftsfinansierade. Utökade kontroller skulle således innebära utökade tillsynsavgifter.

Förslaget anges också innebära att ansvaret och uppgiftsfördelningen mellan Polismyndigheten och Trafikverket vad gäller kontrollplatser förtydligas. Förbättrade kontrollplatser förväntas enligt utredningen leda till ökad effektivitet i Polismyndighetens kontrollarbete vilket utredningen bedömer kan väntas leda till en effektivare marknad. Förbättrade kontrollplatser förväntas även enligt förslagsställaren medföra kortare kontrolltider vilket minskar onödiga stopptider för transportföretag och förare. De nuvarande geografiska skillnaderna vad gäller tillgången till kontrollplatser innebär att det i dagsläget råder olika förutsättningar för transportföretagen beroende på var i landet de bedriver sin transportverksamhet.

Vidare anges att de föreslagna sanktionsväxlingarna inte innebär några utökade skyldigheter för företag i stort. Endast de företag som inte följer reglerna kommer att beröras. Företag som inte har hemvist i Sverige kommer dessutom kunna påföras förskott för sanktionsavgiften och hindras från att fortsätta färden om sanktionsavgiften inte betalas omedelbart. Den enda möjliga kostnadsökning utredningen kan se är att Transportstyrelsen kan komma att höja tillsynsavgiften för tillståndshavare eftersom myndighetens verksamhet delvis är avgiftsfinansierad och kostnaderna för tillsyn på grund av sanktionsväxlingen kan komma att öka i omfattning. Det anges att vid utformningen av det föreslagna sanktionsavgiftssystemet har särskild hänsyn tagits till vikten av att säkerställa att systemet är rättssäkert och proportionerligt för de berörda. Genom möjligheten att överklaga Transportstyrelsens beslut om sanktionsavgift bedömer utredningen att ett fullgott skydd för enskildas, det vill säga företagens, rättigheter säkerställs.

Inget anges om effekter för företag av delförslaget att polismän ska få befogenhet att, utan krav på misstanke om brott, genomföra sållningsprov för narkotika i trafiken i form av ögonundersökningar och salivprov. Vad gäller förare av motordrivna fordon ska även

tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen ha möjlighet att genomföra dessa åtgärder. I avsnitt 8.9 (sidorna 294 - 295) i betänkandet anges bland annat följande. Båda metoderna som föreslås för sållningsprovet är i nuläget mer tidskrävande än ett sållningsprov i form av ett utandningsprov. Detta medför visserligen att sållning för narkotika kommer att vara mindre resurseffektivt, och därmed dyrare, än nuvarande sållningsprov för alkohol.

Teknikutvecklingen anges emellertid hela tiden gå framåt och utvecklingen av analys av ögon och ögonrörelser med hjälp av exempelvis sensorteknologi skulle förkorta tidsåtgången avsevärt. Även analystiden för salivprov kommer med största sannolikhet att minska i takt med att tekniken vidareutvecklas och förfinas. Enligt förslagsställaren bör det vidare framhållas att kampen mot narkotika är en prioriterad fråga i svensk brottsbekämpning. En minskad förekomst av narkotika i trafiken skulle dessutom innebära minskade kostnader till följd av narkotikarelaterade olyckor, vilket påverkar samhället i stort. Utredningen anser sammantaget inte att tidsåtgången utgör ett hinder mot att de aktuella teknikerna ska kunna användas för sållning för narkotika i trafiken.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns ingen kvantifiering av hur påverkan på företagets kostnader kan väntas bli. Det går att utläsa att det kan finnas effekter både i form av kostnadsökningar och kostnadsminskningar. Det finns kvalitativa beskrivningar av påverkan på kostnader och verksamhet i viss utsträckning. Det saknas emellertid en tydlig beskrivning av hur mycket som tillsynsavgifterna kan öka. Detta är ett principiellt viktigare problem än att det i och för sig inte heller finns någon kvantifiering av vad sanktionsavgifterna skulle kunna uppgå till, eftersom tillsynsavgifterna kommer att påföras även företag som följer reglerna. Ett problem finns också när det gäller beskrivningen av konsekvenser av delförslaget om sållningsprov för narkotika i trafiken. Det anges att denna kommer att ge upphov till ökad tidsåtgång för de berörda företagen men saknas närmare beskrivning av denna ökning. Även detta är ett exempel på en kostnadspåverkan som påverkar företag även om de följer reglerna. Regelrådet finner att det borde vara möjligt att göra någon form av överslagsberäkning av hur stor ökningen i tillsynsavgifter skulle kunna bli. Är det inte möjligt att beräkna exakt skulle intervall eller någon form av exempelberäkningar kunna vara en möjlighet. Något större tydlighet om testerna hade också varit önskvärd. Om det finns särskilda utmaningar att göra sådana bedömningar borde detta ha kunnat beskrivas. Överlag finner Regelrådet att det inte kan uteslutas att det hade varit möjligt att göra en i vart fall något tydligare beskrivning av kostnadspåverkan och att en sådan hade varit motiverad. Vissa delar av förslagsställarens beskrivning kan anses beröra både verksamhet och konkurrensförhållanden och har refererats nedan i avsnittet om påverkan på konkurrensförhållandena. Verksamhetspåverkan kan anses tillräckligt beskriven.

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

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

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att den bedömning av positiva ekonomiska konsekvenserna av en effektivare marknad som utredningen gör utgår från att bristen på kontroller leder till en osund konkurrens från företag som inte följer reglerna. En ökad regelefterlevnad skulle enligt

förslagsställaren kunna leda till en justering av priserna på marknaden eftersom företag som bryter mot regelverket, och därigenom har lägre kostnader, skulle tvingas åtgärda detta. En effektivare marknad med högre regelefterlevnad bedöms också ge bättre långsiktiga förutsättningar för de företag som följer regelverket att utveckla sin verksamhet. Genom att prisbildningen justeras kan lönenivåerna öka vilket i sin tur skulle kunna underlätta kompetensförsörjningen.

Det anges att förutsättningarna ökar för att svenska och utländska företag ska kunna konkurrera på lika villkor genom möjligheten att påföra förskott för sanktionsavgift. Utländska företag undgår enligt förslagsställaren i många fall lagföring när rättsväsendet i dag inte prioriterar utredning av brott med låga straffvärden. Förundersökningar läggs ner eftersom det anses oproportionerligt att begära internationell rättslig hjälp. De som begär överträdelse, både svenska och utländska företag, kommer genom förslaget att påföras sanktionsavgift och sanktioneringen anges därmed bli både effektivare och enhetligare. Att Transportstyrelsen själv kommer att kunna besluta om sanktionsavgift, i stället för att som i dag upprätta en åtalsanmälan, innebär att regelöverträdelser kan komma att sanktioneras betydligt snabbare. För svenska tillståndshavare kommer den största skillnaden att vara påförandet av sanktionsavgift vid utebliven anmälan om förändringar avseende trafikansvariga och andra personer som omfattas av lämplighetsprövning. I dag upprättar Transportstyrelsen åtalsanmälningar. Detta sker dock mycket sällan. Sannolikt kommer överträdelser framöver att sanktioneras i större omfattning vilket kan leda till bättre ordning och reda i branschen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av möjliga effekter som är relevanta för konkurrensförhållandena för berörda företag, inklusive internationell konkurrens. Regelrådet finner visserligen att beskrivningen kan sägas kännetecknas av en viss förenkling, eftersom det skulle kunna finnas en påverkan på konkurrensförhållandena också utifrån de kostnadsökningar som kan bli aktuella, vilket inte har tagits upp på något tydligt sätt. Överlag kan emellertid den befintliga beskrivningen anses tillräcklig, även om förtydliganden hade haft ett värde.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets 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 kan inte finna något som entydigt talar för att en påverkan på företagen i andra avseenden skulle bli aktuell och bristen på information är därför inte väsentlig.

Regelrådet finner, givet förutsättningarna i ärendet, avsaknaden av redovisning av regleringens 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 framgår av konsekvensutredningen att det finns små företag i transportsektorn men att det också finns en liten andel större företag. Typiskt sett

kan ökade administrativa kostnader få större effekt för mindre företag. Eftersom det av allt att döma finns företag i olika storlek, även om de flesta är små, skulle det kunna finns konkurrenspåverkan mellan företag p.g.a. deras storlek. Den relativa betydelsen av kostnadsförändringar – både ökning och minskning – skulle kunna ge en mer påtaglig effekt för de mindre företagen än för de större. Mot denna bakgrund hade det varit motiverat att i någon mån beskriva hur förslaget kan påverka företag beroende på företagets storlek. Sammantaget borde beskrivningen ha varit åtminstone något tydligare.

Regelrådet finner redovisningen särskild hänsyn till små företag bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i vissa avseenden håller tillräcklig kvalitet och att detta även gäller delar av beskrivningen av effekterna för företag. Det finns emellertid också brister i tydlighet när det gäller effekter för företag. 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 1 september 2021.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjör.

Ärendet föredrogs av: Per Högström



Claes Norberg
Ordförande



Per Högström
Föredragande