

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.

Tullverket

## Yttrande över Tullverkets förslag till föreskriftsändring gällande kapitel 6 i Tullordningen

### Regelrådets ställningstagande

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

### Innehållet i förslaget

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

Tullverket föreslår att 6 kap. 2 § i tullordningen tas bort. Anledningen till förslaget är att myndigheten har haft en tillfällig övergångslösning inför övergången till elektronisk uppgiftslämning. I samband med att bemyndigandet för Tullverket att använda sig av en övergångslösning upphör saknas det stöd i lagstiftningen för att ta emot anmälan om varors ankomst via e-post.

### Bakgrund och syfte med förslaget

Tullverket anger att EU har tagit fram en tidsplan för en successiv övergång till elektronisk uppgiftslämning, som togs fram i samband med att den nya tullkodexen infördes 2016. Tullverket anger att myndigheten har en skyldighet att säkerställa att de tidsbegränsade övergångslösningar som tagits fram med stöd i lagstiftningen fasas ut när ett system för uppgiftslämning är på plats. Tullverket anger att för järnvägstrafik regleras denna övergångslösning i tullordningens 6 kap. 2 §.

Tullverket anger att systemstödet för anmälan av varors ankomst enligt arbetsprogrammet skulle vara infört senast den 31 december 2022. Sverige har dock fått ytterligare förlängning gällande anmälan av varors ankomst i andra trafikslag än flyg till och med den 29 februari 2024. Tullverket anger att anmälan av varors ankomst ska, enligt artikel 139 i tullkodexen, göras på ett anvisat tullkontor eller på en annan plats som tullmyndigheterna anvisat eller godkänt. Tullverket anger vidare att det inte finns några tullkontor eller platser i anslutning till gränsovergångar för järnvägstrafiken och att det därmed saknas förutsättningar att uppfylla kraven om anmälan enligt artikel 139 i tullkodexen. Tullverket anger att icke-unionsvaror ska anmälas enligt transiteringsförfarandet, vilket innebär att de kan föras in i Sverige och anmälas hos en godkänd mottagare på en godkänd plats och att de under hela transporten i Sverige är under tullkontroll. Tullverket anger att kravet på digital uppgiftslämning då uppfylls genom en digital transiteringsdeklaration och att tullformalitetskraven uppfylls inom ramen för transiteringsförfarandet. Tullverket anger vidare att det dessutom finns en lättnad i transiteringsförfarandet för järnvägstrafik genom att anmälan vid gränspassage ("gränsovergångsattest") inte behöver lämnas enligt art 141 tullkodexen.

Mot bakgrund av att bemyndigandet för att använda övergångslösning gällande anmälan av icke-unionsvarors ankomst via e-post när varor förs in i Sverige på järnväg föreslår Tullverket att övergångslösningen i Tullordningen tas bort 31 januari 2024.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver syftet med såväl som bakgrunden till den föreslagna ändringen. Beskrivningen är tydlig.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets bakgrund och syfte godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Tullverket anger att utifrån myndighetens uppdrag ska de tullformaliteter som hör ihop med ankomsten anmälan fullgöras för att säkerställa att anmälan om varornas ankomst sker enligt gällande lagstiftning. För att det ska finnas möjlighet att fullgöra dessa formaliteter så anger Tullverket att det behöver finnas förutsättningar på plats för att kunna uppfylla kraven, till exempel möjligheten att uppsöka ett tullkontor för att anmäla varornas ankomst vid tredjelandsgrens. Tullverket anger att det inte finns möjlighet att anmäla ankomst av järnvägsgods från ett tredjeland direkt vid ett tullkontor, då det idag inte finns några tullkontor i anslutning till de gränsövergångar som finns för järnvägstrafiken. Enligt artikel 233.1 a i tullkodexen ska transiteringsförfarandet enligt normalförfarandet slutföras på ett destinationstullkontor. Tullverket anger att detta dock kräver att transportören kan visa upp varorna på plats. Eftersom det inte finns några tullkontor i anslutning till gränsövergångar för järnväg så kan inte normalförfarandet för transitering användas, utan de aktörer som avser att ta emot icke-unionsvaror på järnväg behöver ansöka om tillstånd till godkänd mottagare enligt artikel 233.4 b i tullkodex. Tullverket anger att om aktören uppfyller tillståndskraven för godkänd mottagare så kan denne slutföra transitering på egen hand.

Tullverket anger att det är ett omfattande och kostnadskrävande projekt att bygga nya tullkontor i anslutning till gränsövergångarna till järnväg, som löper över en lång tid. Tullverket menar att det är svårt att ange en exakt kostnad och tidsram då det finns flera variabler som Tullverket behöver ta hänsyn till. Exempel på dessa variabler kan vara anvisning av mark, tillgänglighet till järnvägsspår för kontroll och upphandling av verksamhetsanpassade lokaler.

Tullverket beskriver att det finns flera gränsövergångar för järnvägstrafik mellan Sverige och Norge. Tullverket anger att det är osannolikt att myndigheten skulle få möjlighet att bygga ett tullkontor vid varje gränsövergång. Detta hade riskerat att förlänga ledtiderna för leverans betydligt med ökande kostnader för järnvägsoperatörerna. Vid användandet av transiteringsförfarandet kan berörd aktör använda sig av valfri gränsövergång och behöver inte göra ett stopp på vägen för att ankomstanmäla varorna. Tullverket anger att man ska ha möjlighet till en regelbunden bemanning på tullkontoret med förutsättning att kunna göra varukontroller i anslutning till kontoret. Att bygga tullkontor i anslutning till gränsövergångar på järnväg kan därför inte ses som en praktiskt möjlig lösning, anger Tullverket.

Tullverket anger att man har utrett möjligheten att anvisa platser för ankomst och tillfällig lagring för icke-unionsvaror som ankommer på järnväg i gränsnära område och längre in i landet, men att stopp för en fysisk varukontroll på en anvisad plats i gränsnära område riskerar att leda till förseningar och störningar i tågtrafiken. Alternativet att anvisa en plats längre in i landet skulle enligt Tullverket inte vara konkurrensneutralt mot andra trafikslag då Tullverket kräver att tullformaliteter uppfylls vid ankomst till gräns. Tullverket anger att en tillräckligt god tullövervakning inte heller kan säkerställas om tågen får köras in i Sverige utan att vara under tullkontroll, då det kan förekomma stopp där syftet inte är att lossa godset utan

till exempel personalbyte. Detta leder enligt myndigheten även till att kravet på att Tullverket ska agera konkurrensneutralt gentemot de ekonomiska aktörerna riskerar att inte uppfyllas. Tullverket bedömer därför att anvisad plats inte är ett alternativ för ankommande tåg med icke-unionsvaror.

Regelrådets bedömning. Tullverket redovisar alternativa lösningar till förslaget samt effekter av om ingen reglering kommer till stånd. Redovisningen av förslagets alternativa lösningar är tydlig. Redovisningen av effekter av om ingen reglering kommer till stånd är mindre tydlig men Regelrådet uppfattar att det i övriga delar av konsekvensutredningen framgår att förslaget är en följd av att en övergångsperiod för ikraftträdandet av en EU-bestämmelse går ut. Regelrådet uppfattar vidare att om 6 kap. 2 § i tullordningen inte tas bort så efterlever Sverige inte gällande EU-regelverk. Regelrådet anser därför att denna otydlighet är av mindre betydelse för bedömningen i detta fall.

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

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

Tullverket anger att EU-parlamentet tillsammans med rådet har stiftat tullkodexen vilken började gälla 2016 och att denna utgör grunden för svensk tullagstiftning, bland annat tullordningen. Tullverket beskriver att kommissionen har tillåtit övergångslösningar för att möjliggöra en övergång mellan ny och gammal lagstiftning, vilket har möjliggjort för medlemsländerna att implementera tillfälliga lösningar i väntan på att möjlighet till digital uppgiftslämning finns att tillgå. Den digitala uppgiftslämningen införs stegvis enligt EU:s arbetsprogram. I samband med att bemyndigandet för Tullverket att använda sig av en övergångslösning upphör saknas det stöd i lagstiftningen för att ta emot anmälan om varors ankomst via epost, anger Tullverket, som vidare beskriver att digital ankomstanmälan för varors ankomst i järnvägsflödet ska vara implementerat senast 1 mars 2024. Tullverket anger dock att det saknas praktisk möjlighet att ankomstanmäla varor i järnvägsflödet enligt artikel 139 i tullkodexen och att det alternativ som finns är att använda sig av transiteringsförfarandet. Tullverket anger att genom att ta bort föreskriften i tullordningen så säkerställer myndigheten en korrekt hantering av uppgifter vid införsel via järnväg till Sverige enligt gällande EU-lagstiftning. Tullverket bedömer därför att förslaget till borttagande av föreskrift därmed är förenligt med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Beskrivningen är tydlig.

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

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Tullverket anger att från den 31 januari 2024 behöver ankomstanmälan för tredjelands gods i järnvägsflödet ske i enlighet med bestämmelserna om förfarandet för transitering i unionstullagstiftningen samtidigt som möjligheten att använda övergångslösning med ankomstanmälan via e-post försvinner.

Tullverket anger att den föreslagna tidpunkten är anpassad för att korrelera med införandet av NCTS fas 5<sup>1</sup> som sker den 28 januari 2024. I samband med övergången mellan NCTS fas 4 och NCTS fas 5 krävs ett byte av systemstöd vilket innebär en extra kostnad för de externa aktörerna, anger Tullverket, som vidare beskriver att man har tagit i beaktande att många av de ekonomiska aktörer som berörs har liten eller ingen erfarenhet av tullproceduren vilket gör att de har behov av tid för att förbereda sig inför förändringen. För att berörda aktörer ska få en förståelse för sin roll i transportkedjan och tullhanteringen har Tullverket bjudit in till flertalet dialogmöten där de ekonomiska aktörerna har fått möjlighet att ta del av de kommande förändringarna. Tullverket anger att andra informationsinsatser som genomförts är direkt information till berörda ekonomiska aktörer via e-post och telefon samt att information även finns även på Tullverkets hemsida för framtida tullhantering och har publicerats i Tullverkets nyhetsbrev "Tullnytt". Tullverket anger att för de aktörer som önskar finns möjligheten att delta i Tullverkets utbildningar, antingen i Tullverkets lokaler eller på distans, och att aktörerna har informerats om detta.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser. Beskrivningen är tydlig.

Regelrådet finner beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

Tullverket anger att under perioden 1 juli 2022 till 30 juni 2023 använde 214 ekonomiska aktörer möjligheten att skicka in anmälan om varors ankomst i järnvägsflödet via e-post, totalt antal inskickade ärenden via e-post var cirka 8 400.

Tullverket anger att av de 214 ekonomiska aktörerna var det 33 stycken som hade 50 ärenden eller fler under tidsperioden. De tio största aktörerna verkar inom branscher som skogsbruk, pappersindustri, tryckeri, avfall och vitvaror. Dessa varor är i sin natur ofta stora och tunga samt tar mycket plats vilket gör att järnväg är en effektiv lösning på transportbehoven. Antal ombud som skickat in ärenden till Tullverket uppgick under denna tidsperiod till cirka 35 stycken.

Vidare anger Tullverket att det inte finns något krav på att uppge vilken järnvägsaktör man använder sig av vid transporten i importdeklarationen, varför Tullverket saknar statistik på hur många järnvägsoperatörer som transporterat tredjelandsvaror in i Sverige. Tullverket anger att det idag finns ca 25 aktörer som innehar tillstånd till att bedriva godstrafik på järnväg, men att det är oklart hur många av dem som bedriver internationell trafik.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver på ett tydligt sätt hur många företag som berörs av förslaget. Det är även tydligt vilka branscher som berörs av förslaget. Redovisningen saknar dock uppgifter om storleken på berörda företag, vilket är en brist.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch godtagbar. Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån storlek bristfällig.

---

<sup>1</sup> Uppdatering av systemet för transiteringar

## Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

### *Administrativa kostnader*

Tullverket anger att den tidsåtgång regleringen kan innebära beror på vilka förutsättningar den enskilda aktören har från början. Tullverket anger att den största tidsåtgången sannolikt kommer att ske innan och direkt efter införandet av kravet på transitering för tredjelands gods på järnväg. Innan införandet behöver aktören se till att de har de tillstånd, system och avtal som krävs för att säkerställa att anmälan om varors ankomst sker korrekt. Efter införandet kan olika faktorer påverka den tidsåtgång som uppstår, dessa faktorer kan till exempel bestå av tid för att hitta korrekta rutiner, upplärning av personal och anpassningar av systemlösning, anger Tullverket.

Tullverket anger att i samband med att vissa moment kommer att ta mer tid kommer även de administrativa kostnaderna att öka, till exempel för den tid som läggs ner på tillståndsansökan och systemimplementering. När rutiner är satta och systemlösningar är på plats är det troligt att de administrativa kostnaderna kommer att minska, anger Tullverket.

### *Andra kostnader och verksamhet*

Vad gäller beskrivningen av andra kostnader anger Tullverket att det ingår i Tullverkets uppdrag att utöva tullövervakning för de icke-unionsvaror som förs in i eller ut ur Sverige. Detta innefattar möjligheten för Tullverket att göra kontroller i varuflödet fysiskt eller administrativt. Tullverket anger att det kan uppstå kostnader, direkta eller indirekta, i samband med kontroller, till exempel när en chaufför behöver vänta på att få lossningsmedgivande eller som en arbetskostnad när arbetstid behöver läggas på att ta fram begärda dokument. Arbetskostnader kan även uppstå vid tillståndsövervakning då detta kan kräva att anställda lägger ner arbetstid på att ta fram det material som Tullverket kräver samt delta vid verksamhetsbesök.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver att förslaget inledningsvis kan leda till ökade administrativa kostnader och ökad tidsåtgång för berörda företag men att när rutinerna är satta och systemlösningar är på plats så kommer de administrativa kostnaderna sannolikt att minska. Tullverket beskriver även vilka andra kostnader som kan uppstå av förslaget. Beskrivningen är tydlig. Regelrådet konstaterar att Tullverket inte gör något försök till att kvantifiera de förväntade administrativa kostnaderna för företagen. I detta fall har Regelrådet förståelse för att kan vara svårt att med precision ange vilka administrativa kostnader som kommer att uppstå till följd av förslaget, men anser att Tullverket hade kunnat komplettera konsekvensutredningen med en beskrivning av varför man inte gör något försök till att kvantifiera dessa kostnader. Vidare konstaterar Regelrådet att förslaget är en direkt följd av att EU-regelverket behöver efterlevas och Regelrådet uppfattar, utifrån den information som framgår av konsekvensutredningen, att en digital omställning på sikt kan minska de administrativa kostnaderna för företagen, varför avsaknaden av en kvantifiering av kostnaderna i detta fall är godtagbar.

Vad gäller andra kostnader så redovisar Tullverket under delaspekten "påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag" att det finns en risk att förslaget kan leda till att de företag som inte har spår ända fram till sin anläggning inte kan ansöka om att bli godkänd mottagare. För dessa aktörer, som enligt Tullverket då får använda sig av stickspår, finns inte möjligheten att ansöka om tillstånd till godkänd mottagare om det saknas driftansvarig för platsen med stickspåret. Denna aktör kan behöva se över sina godsflöden och ställa om sina transporter till väg, vilket Tullverket menar kan leda till ökade kostnader. Regelrådet

konstaterar att en beräkning av dessa kostnader saknas, vilket är en brist. Regelrådet har en förståelse för att det kan finnas svårigheter i att kvantifiera dessa kostnader men finner att Tullverket hade kunnat exemplifiera med vilken kostnad som hade kunnat uppstå i ett enskilt fall.

Regelrådet finner beskrivningen av påverkan på berörda företags administrativa kostnader godtagbar trots önskvärda förtydliganden.

Regelrådet finner redovisningen av andra kostnader och verksamhet bristfällig.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Tullverket anger att järnvägen har en begränsad infrastruktur och är beroende av de tidtabeller som tågen kör efter. Förseningar för ett tåg kan få följd effekter i järnvägsnätet och därmed försena andra tåg. På detta sätt skiljer sig järnväg från övriga trafikslag där en större flexibilitet finns. Tullverket bedömer därför att när bemyndigandet för övergångslösningen försvinner och krav på ett digitalt uppgiftslämnande blir verklighet, innebär transiteringsförfarandet den lösning som medför minst påverkan på järnvägstrafiken. Tullverket anger att eftersom det inte finns några tullkontor på gräns i järnvägsflödet har transiteringsförfarandet bedömts vara den bästa lösningen. I de fall slutmottagaren inte har en egen plats för lossning kan konkurrensförhållande till motsvarande företag som har tillgång till en egen plats bli ojämn. Tullverket anger att ett exempel gäller aktörer i samma storlek och samma bransch där den ena har järnvägsspår in på sin anläggning medan den andra lossar sitt gods på öppna taxepunkter en bit från anläggningen. För den aktör som har spår ända fram till sin anläggning finns möjligheten att ansöka om godkänd mottagare och bli beviljad en anvisad eller godkänd plats av Tullverket. Därmed borde denna förändring påverka aktören i mindre utsträckning än den aktör som inte har samma möjlighet utan använder sig av stickspår, anger Tullverket. Saknas driftansvarig för platsen med stickspåret finns inte möjligheten att ansöka om tillstånd till godkänd mottagare. Denna aktör kan behöva se över sina godsflöden och ställa om sina transporter till väg vilket Tullverket anger kan leda till ökade kostnader vilket gör att aktörens konkurrenskraft försvagas genom ökade transportkostnader. Tullverket anger vidare att det finns en risk att aktörens konkurrenskraft ur ett miljömässigt perspektiv påverkas. Regeringen arbetar aktivt för att flytta över transporter från väg till järnväg och arbetar för att företag ska använda sig av hållbara transporter. Tullverket anger att om en köpare har som krav att transporter ska vara miljömässiga visar forskningen om och om igen att järnvägstransporter står för en betydligt mindre andel växthusgaser jämfört med vägtransporter. Tullverket beskriver att rapporten "Transportmarknaden i siffror 2021" anger att lönsamheten för de företag som kör järnvägstransporter är låg. Tullverket anger att ytterligare krav på uppgiftslämnande kan påverka företagen negativt ekonomiskt men att detta dock bör ställas i förhållande till att den EU-gemensamma tullagstiftnings krav vid införsel av icke-unionsvaror till Sverige ska uppfyllas oavsett hur varorna förs in i tullunionen.

Regelrådets bedömning. Tullverkets redovisning av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är utförlig och det framgår tydligt hur förslaget kan påverka konkurrensförhållandena.

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

## Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Tullverket anger att när möjligheten till att använda övergångslösningen enligt tullordningen tas bort kommer förändringen att leda till att tullproceduren blir mer inkorporerad i mottagarens dagliga verksamhet. Tullverket anger att rutiner för tullhantering i operativt och administrativt arbete är ett krav för att en ekonomisk aktör ska få tillstånd till godkänd mottagare och godkänd plats. Enligt Tullverket kräver detta att den som avser att vara godkänd mottagare och ta emot varor hänfödda till transiteringsförfarandet behöver säkerställa den operativa personal som tar emot varorna har kunskap om hur dessa ska hanteras. Likaså gäller detta den administrativa personal som sköter kontakten med tullombudet. Tullverket bedömer att regleringen kommer leda till en bättre möjlighet för berörda aktörer att säkerställa tullövervakningen under transport och lossning samt ett korrekt genomförande av sin tullverksamhet.

Regelrådets bedömning. Tullverket redogör för regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Även om en del av beskrivningen hade kunnat flyttas till beskrivningen av förslagets påverkan på företags administrativa kostnader är det ändå beskrivningen av påverkan på företagen i andra avseenden tydlig och Regelrådet konstaterar att Tullverket bedömer att regleringen kan leda till bättre möjligheter att säkerställa tullövervakningen under transport och lossning och ett korrekt genomförande av tullverksamheten.

Regelrådet finner beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Tullverket anger att små företag är känsligare för förändringar och att borttagandet av 6 kap. 2 § tullordningen innebär en helt ny kravställning för alla aktörer som arbetar med järnvägstransporter, vilket medför en risk för ökade kostnader inom en rad områden som i större utsträckning kommer att drabba de mindre företagen.

För att kunna leva upp till kraven i tullkodexen anger Tullverket att samtliga mottagare behöver säkerställa att godset vid ankomst till Sverige ankommer till och anmäls på en plats som Tullverket anvisat eller godkänt. Tullverket anger att det finns olika möjliga lösningar för aktörerna att säkerställa detta. De kan antingen välja att ansöka om tillstånd till godkänd mottagare men detta kräver att aktören har tillgång till en av Tullverket anvisad eller godkänd plats samt uppfyller de tillståndsvillkor som finns för transit- respektive lagringstillståndet. Tullverket beskriver att det i de flesta fall då krävs att man har tillgång till järnvägsspår in på sin anläggning. Ett annat alternativ är att slutföra transiteringen hos en annan aktör som innehar tillstånd till godkänd mottagare. Tullverket anger att denna lösning resulterar i längre transporter då tredjelandsvarorna behöver transporteras till andra anläggningar innan de kan köras till sin slutdestination för lossning, vilket resulterar i längre ledtider för godset och högre transportkostnader då godset behöver gå en omväg för att hanteras på korrekt sätt enligt kodexen. Tullverket beskriver att när varor som är hänfödda till transitförfarandet ankommer till en godkänd mottagare ska ett meddelande om ankomst skickas till Tullverket för att få lossningstillstånd. När man fått tillstånd att lossa varorna ska dessa räknas av och en lossningsrapport skickas in till Tullverket. Tullverket anger att aktörerna i de flesta fall väljer att ta varorna till en utomstående godkänd mottagare och att detta kan ställa till problem om det är svårigheter att räkna av godset, vilket kan påverka små företag negativt.

Tullverket anger att en annan aspekt som myndigheten behöver ta hänsyn till är de investeringar i systemlösningar för mottagare av tredjelandsgoods på järnväg som möjligen

kommer behöva göras för att säkerställa att man som aktör lever upp till de nya kraven. Tullverket anger att även om berörda aktörer alltid har rätt att använda sig av ombud enligt artikel 18 i tullkodex så är det ändå tillståndshavaren som är skyldig att tillståndsvillkoren uppfylls, till exempel att alltid hålla och ha tillgång till en uppdaterad bokföring. Sammanlagt anger Tullverket att små företag som idag använder sig av järnvägstransporter från ett tredjeland riskerar att drabbas av proportionellt sett större kostnader än större företag. Dels genom ökade transportkostnader dels genom inköp av nya system.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver inte vilken hänsyn som har tagits till små företag vid reglernas utformning. Regelrådets uppfattning är dock att det i andra delar av konsekvensutredningen framgår att förslaget är en direkt följd av att en EU-reglering träder i kraft som drabbar företag på samma sätt oavsett deras storlek, varför detta inte är någon brist. Tullverkets beskrivning av förslagets konsekvenser för små företag är mycket utförlig och det är tydligt att förslaget kan innebära en förhållandevis större påverkan på små företag. Regelrådet finner att det är olyckligt att ett förslag som syftar till att harmonisera regelverk i EU och som har en potential att leda till förenkling också kan leda till högre kostnader för små företag. Regelrådet anser att konsekvensutredningen hade kunnat kompletteras med en redovisning av vilka möjligheter som finns på nationell nivå att mildra förslagets påverkan på små företag.

Regelrådet finner beskrivningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar trots önskvärda förtydliganden.

## **Sammantagen bedömning**

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets bakgrund och syfte, alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd, förslagets överensstämmelse med EU-rätten, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser, berörda företag utifrån antal och bransch, påverkan på företagens administrativa kostnader, påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag, regleringens påverkan på företagen i andra avseenden och särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar. Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån storlek och påverkan på företagens andra kostnader och verksamhet bristfällig.

Regelrådet konstaterar att förslaget är en följd av att en EU-reglering träder i kraft och finner att Tullverket på ett tydligt vis redogör för att förslaget särskilt kan påverka små företag och konkurrensförhållandena för berörda företag. Regelrådet finner att det är olyckligt att ett förslag som syftar till att harmonisera regelverk i EU och som har en potential att leda till förenkling också sannolikt kan komma att innebära högre kostnader för små företag och en risk att viss transport flyttas från järnväg till andra transportslag. Regelrådet konstaterar också att Tullverket bedömer att regleringen kommer leda till en bättre möjlighet för berörda aktörer att säkerställa tullövervakningen under transport och lossning samt ett korrekt genomförande av sin tullverksamhet. Trots att vissa delaspekter hade kunnat redovisas mer utförligt så finner Regelrådet att Tullverket på ett tydligt sätt redovisar vilka effekter som förslaget kan medföra för berörda företag.

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 6 december 2023.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjör och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Erik Palm



Anna-Lena Bohm

Ordförande



Erik Palm

Föredragande