

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.

Transportstyrelsen

Yttrande över förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om yrkesförarkompetens (omremiss)

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens.

Transportstyrelsen föreslår att 2 kap. 14 a § förtydligas med att den teoretiska utbildningen ska vara minst 21 timmar lång. Utöver den teoretiska utbildningen ska läraren bistå vid en och leda minst två delkurser. Lärarens praktiska genomförande av delkursen ska utvärderas. Ändringen av förordningen om yrkesförarkompetens anges innebära att alla delkurser ska rapporteras till Transportstyrelsen. Transportstyrelsens tidigare förslag byggde på att utbildningsanordnarna skulle kunna välja att ha ett eget upplägg och innehåll i en delkurs samt avstå elektronisk rapportering. Med anledning av lydelsen i förordningen föreslår Transportstyrelsen att alla delkurser ska rapporteras elektroniskt och att de ska ha samma innehåll som den branschöverenskommelse som idag används av de flesta utbildningsanordnarna. Vidare föreslår Transportstyrelsen ett antal mindre justeringar och tillägg i föreskrifterna.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att Transportstyrelsen tidigare under hösten 2022 skickade ut ett förslag till ändringar i samma föreskrifter och att det i samband med detta inkom synpunkter som har föranlett de ändringar som föreslås i det nu reviderade föreskriftsförslaget. Regelrådet yttrade sig över föregående remiss den 9 november 2022 (se Regelrådets yttrande RR 2022-246). Den remiss som nu har skickats ut innehåller både de ändringar som föreslogs vid den föregående remitteringen och de nya ändringsförslagen. Vidare finns i den remiss som nu har inkommit till Regelrådet såväl den konsekvensutredning som fanns till det tidigare förslaget och kompletterande skrivningar om konsekvenser av de nya ändringsförslagen.

Specifikt avseende bakgrund och syfte till nya förslag anges bland annat följande. Många lärare arbetar för flera utbildningsanordnare. För att lärarna ska kunna visa en utbildningsanordnare att man uppfyller de nya lärarkraven i 2 kap. 14 a § TSFS 2020:29,

behöver ett intyg visas upp. En ändring föreslås även vad gäller de krav som ställs på lärare som ska körträna. Lärare som innehar ett godkännande som trafiklärare enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och som gäller för de fordon som utbildningsverksamheten avser, bör även uppfylla kravet som lämpliga lärare vid körträning utan att ha sammanlagt minst tre års dokumenterad erfarenhet som förare eller lärare vid förarutbildning. Vidare anges att det behöver framgå att körträning endast får ske när samtliga kursplanemål i körning för erhållande av högre körkortsbehörigheter är uppfyllda. Transportstyrelsen behöver förtydliga i TSFS 2020:29 att det är skillnad på övningskörning inför erhållande av körkortsbehörigheten och den körträning som ska ske inom ramen för yrkesförarkompetens. Förtydligandet ska leda till att övningskörning och körträning inte sammanblandas. Detta så att respektive del ska tjäna sitt syfte bättre. Det anges också att Transportstyrelsen behöver möjliggöra att elektronisk rapportering av delkurser ska kunna ske till Transportstyrelsen. Förslaget baseras på ändringen av lydelsen i 5 kap. 6 § YKF (förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens förkortas YKF). Ändringen i TSFS 2020:29 innebär att utbildningsanordnare ska rapportera genomförda delkurser elektroniskt till Transportstyrelsen från och med den 1 juni 2023. För att detta ska fungera på ett effektivt sätt behöver innehållet i respektive delkurs vara reglerad. Reglerade delkurser kommer även att underlätta för förarna och transportföretagen att byta utbildningsanordnare vid behov. Förarna kommer även att på ett lätt sätt kunna se vilka delkurser som han eller hon har genomfört och därmed ha kontroll över vilka som behöver gås. Med elektronisk delkursrapportering behöver förarna inte hålla reda på utfärdade delkursintyg. Vidare innebär förslaget en enklare IT-lösning för alla berörda parter. Förändringen när det gäller delkurser anges vara den substantiellt viktigaste förändringen.

Regelrådet gör följande bedömning. När det gäller det som anges om bakgrund och syfte till de tidigare remitterade ändringarna fann Regelrådet i sitt tidigare yttrande att dessa var tillräckliga och denna bedömning kvarstår. När det gäller de beskrivningar som görs om de ytterligare justeringarna i föreskrifterna finner Regelrådet att dessa också är tillräckliga.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges som ett alternativ när det gäller ändring av lärarkrav att erbjuda en ny väg till yrket för de personer som har en god kunskap i ett eller flera ämnesområden men som saknar utbildning i pedagogik, riktat till en större grupp än i huvudförslaget. Omfattningen av den teoretiska utbildningen och praktiska erfarenheten skulle vara densamma som i huvudförslaget men den beskrivna alternativa lösningen skulle omfatta även lärare i grundutbildning och inte enbart fortbildning. När det gäller delkursrapportering anges att huvudförslaget innebär att Transportstyrelsen föreskriver vilka ämnesområden respektive delkurs ska innehålla. Ett alternativ anges vara att Transportstyrelsen föreskriver enbart vilka områden fortbildningen ska innehålla utifrån 3 kap. 1 § andra och tredje styckena YKF. Detta medför att tre delkurser ska beröra områdena trafiksäkerhet, miljö respektive ergonomi. De två resterande delkurserna får utbildningsanordnaren själv bestämma innehållet i.

Det anges att genom att avgränsa den nya vägen in till yrket enbart till lärare vid fortbildning, (enligt huvudförslaget) lämnas en lösning där behovet är som störst. Att hålla i en grundutbildning (som i alternativ lösning) på 280 eller 140 timmar innebär att läraren behöver en bredare kunskap och större erfarenhet av pedagogik för att planera och bedriva en god utbildning under en tid som sträcker sig mellan 3,5 och 8 veckor. Samma höga krav på

pedagogik behöver inte ställas på de lärare som ska bedriva en delkurs vid fortbildning som pågår i 7 timmar. En alternativ lösning med en repetitionsutbildning om sammanlagt 14 timmar och som får delas upp på två år bedöms bli krångligare att hålla reda på än den form av repetitionsutbildning som förordas, och bedöms öka den administrativa bördan för både lärare och utbildningsanordnare. Detsamma gäller alternativ om sammanlagt 14 eller 35 timmar vart femte år.

Vidare anges att om det inte skulle införas närmare bestämmelser om delkursernas innehåll kommer 3 kap. 1 § YKF styra. Det blir i så fall en övergripande reglering. Tre delkurser kommer att innehålla trafiksäkerhet, miljö respektive ergonomi och övriga två får bestämmas av utbildningsanordnarna. Problemet med en sådan reglering anges vara att delkurserna inte nödvändigtvis kommer att vara harmoniserade och därigenom jämförbara. Svårigheter kommer att finnas att säkerställa vad för delkurs en förare har gått och vad som kvarstår. En alltför övergripande reglering av delkursinnehållet kommer även att möjliggöra för utbildningsanordnare att genomföra alltmer generella delkurser för att blanda både gods- och persontransport. Visserligen kan delkursutbudet öka något, men på bekostnad av möjligheten till fördjupning inom specifika ämnen. Det anges att en övergripande reglering kommer att medföra att Transportstyrelsen, vid tillsyn, kommer att få svårigheter att kontrollera att förarna har den kunskap som krävs. Utöver detta kommer ett varierande delkursinnehåll leda till högre utvecklingskostnader för Transportstyrelsens IT-system. IT-lösningen kommer att innebära att varje rapportör skulle behöva överföra samtliga intyg till Transportstyrelsen. Ett sådant IT-system kräver stor lagringsyta och är mer komplext att utveckla. Det kan även bli svårt att utveckla en lösning gentemot e-tjänsten Mina yrkestrafikuppgifter som är ämnad att ge föraren en enkel överblick av delkurserna och dess innehåll.

Regelrådet gör följande bedömning. Det hade eventuellt kunnat underlätta läsningen av konsekvensutredningen om underrubriker hade använts för att tydliggöra var någonstans i texten som jämförelser med alternativa lösningar görs. Detta är emellertid en detaljsynpunkt och inte av avgörande betydelse. Det finns tillräckliga beskrivningar av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att TSFS 2020:29 är en del av det svenska genomförandet av 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. Direktiv 2003/59/EG ger bland annat medlemsstaterna möjlighet till att välja mellan olika utbildningsalternativ och vad gäller lärarkrav framgår i avsnitt 5.2.3 att det godkända utbildningscentrumet ska garantera att lärarna har god kännedom om de senaste bestämmelserna och utbildningskraven. Det anges att direktivet den 12 januari 2023 har ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv 2022/2561/EG av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport. Transportstyrelsen anser att de förslag som lämnas i konsekvensutredningen är förenliga och ligger inom ramen för vad direktiv 2022/2561/EG medger. Anmälan enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden anges inte vara aktuell eftersom de tjänster som regleras inom området yrkesförarkompetens är tjänster som är undantagna enligt 2 § första stycket 3 lagen

(2009:1079) om tjänster på den inre marknaden. (Detta utvecklas vidare i bilaga 2 till remissen).

Regelrådet gör följande bedömning. Den beskrivning av förslagets överensstämmelse som gjordes i den tidigare remissen fann Regelrådet tillräcklig. Den kompletterande information som ges i den nu aktuella remissen ger också tillräcklig information om de nu aktuella ytterligare regeländringarna.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i konsekvensutredningen att regeringen har fattat beslut om ändringar i YKF men Transportstyrelsen behöver bland annat tid för att färdigställa den IT-lösning som kommer att omhänderta delkursrapporteringen. Branschen anges även behöva tid för att förbereda sig för de olika ändringar som föreslås. Ikraftträdande för övriga ändringar kan anpassas till det nämnda. Mot bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen att ändringsföreskrifterna träder i kraft den 1 juni 2023 med undantag för bestämmelsen som reglerar repetitionsutbildning. Vidare föreslås att 2 kap. 18 a § TSFS 2020:29 ska träda i kraft den 1 januari 2024. På så sätt kommer det enligt förslagsställaren finnas tid att förbereda repetitionsutbildningen.

Vidare anges att det kommer krävas speciella informationsinsatser. Främsta skälet för detta anges vara för att utbildningsanordnarna ska få riktad information om att de ska rapportera efter varje delkurs och att delkursinnehållet behöver anpassas till de nya bestämmelserna. Information till förarna kommer att finnas på Transportstyrelsens hemsida. Pressmeddelande kommer att behövas.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka bedömningar som ligger bakom vald tidpunkt för ikraftträdande och om behov av informationsinsatser. Beskrivningen är tillräcklig.

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

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att det i Sverige finns ca 330 tillståndshavare som har rätt att bedriva grundutbildning respektive fortbildning inom området yrkesförarkompetens. Företagen är verksamma inom utbildningsbranschen och transportbranschen. Storleken varierar då det finns ett antal större aktörer som är etablerade i hela landet och ett flertal små aktörer som bara är aktiva på en ort. Antal anställda varierar kraftigt mellan 2–200 personer.

Det finns också information om att förslaget berör alla företag som har anställda yrkesförare som omfattas av kraven på yrkesförarkompetens. Det finns ca 17 000 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Det anges också att omkring 170 gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar bedriver yrkesförarkompetensutbildning och berörs av förslagen kopplade till 4 kap. TSFS 2020:29.

Regelrådet gör följande bedömning. Den ovan refererade beskrivningen fanns med i den ursprungliga remissen och har inte förändrats med anledning av de nu aktuella ytterligare ändringsförslagen. Regelrådet fann i sitt tidigare yttrande (RR 2022-246) att det fanns information om både antal, storlek och bransch som var tillräcklig, även om ytterligare

förtydliganden hade kunnat ha ett värde, både när det gäller den storleksmässiga beskrivningen och när det gäller om det finns överlappning mellan de beskrivna gymnasieskolorna och de beskrivna företagen och hur detta i sådant fall ser ut. Regelrådet finner även nu att beskrivningen kan anses tillräcklig eftersom den tar upp alla de relevanta aspekterna antal, bransch och storlek, även om den fortfarande skulle ha kunnat förtydligas på de punkter som nämndes i det tidigare yttrandet.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

I konsekvensutredningen anges avseende delkursrapportering att alla utbildningsanordnare ska rapportera delkurser till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen anser att det ska ske elektroniskt. För att detta ska fungera behöver delkurserna vara uppbyggda på sådant sätt att de är lika, oavsett vem man utbildar sig hos. I och med det lämnas förslag till reglering av respektive delkurs innehåll. Det anges att elektronisk delkursrapportering har efterfrågats av branschen. Elektronisk delkursrapportering anges göra det lättare för utbildningsanordnaren att hålla reda på vilka delkurser föraren har genomgått och när fortbildningen slutligen är genomförd. Nackdelen med detta förslag anges vara att utbildningsanordnaren behöver logga in direkt i Transportstyrelsens system efter varje delkurs och rapportera varje förare, vilket medför en ökad administrativ börda. Utbildningsanordnaren kommer därmed inte längre att själv få välja hur den delkursen man vill erbjuda ska vara uppbyggd. Valmöjligheten att själv lägga upp hur fortbildningen ska vara finns dock kvar, men då krävs det att utbildningsanordnaren erbjuder en hel sammanhängande fortbildning om 35 timmar. Föraren kommer lättare att kunna kontrollera vilka delkurser han eller hon har genomgått och vilka som kvarstår. Förarens utbildningshistorik kommer att finnas tillgänglig digitalt. Det anges att förslaget kan ha en negativ påverkan på de utbildningsanordnare som inte följer branschöverenskommelserna idag. Dessa utbildningsanordnare behöver anpassa innehållet i sin plan för genomförande och sitt utbildningsmaterial så innehållet i varje delkurs uppfyller Transportstyrelsens förslag om ändring i TSFS 2020:29.

Det anges också i konsekvensutredningen, avseende fortbildning, att Transportstyrelsen, efter att ha tagit del av remissvaren (från remitteringen av det ursprungliga ändringsförslaget under hösten 2022) insett att mer detaljerade regler behövs. Det anges gälla bland annat innehållet i intyget som ska utfärdas när man har blivit lärare enligt nya 2 kap. 14 a § TSFS 2020:29. Viss administrativ börda anges kunna uppkomma men då det är så få uppgifter som krävs enligt nya 2 kap. 14 b § är det förslagsställarens uppfattning att dessa kostnader är i sammanhanget försumbara.

Vidare anges att de negativa effekterna av att Transportstyrelsen föreskriver om vilka ämnesområden som ska ingå i varje delkurs är att utbildningsanordnare i mindre utsträckning kan välja vilka ämnesområden eller ämnen som delkursen ska omfatta. Valfriheten att anpassa delkursens innehåll efter förarens behov minskar något. Detta har utbildningsanordnarna själva kunnat bestämma i stor utsträckning tidigare. De utbildningsanordnare som idag valt att inte följa branschöverenskommelsen behöver anpassa sin plan för genomförande, sitt utbildningsmaterial och anmäla detta till Transportstyrelsen. En utredning om utbildningsanordnares delkursupplägg genomfördes i november 2022. Under utredningen kontaktades ett 50-tal utbildningsanordnare slumpmässigt för en telefonintervju. Utredningen anges indikera att förändringen berör mellan 10–30 utbildningsanordnare. Omfattningen av merarbetet varierar mellan utbildningsanordnarna

men en bedömning anges vara mellan 8–40 timmar. Genomsnittslönen för trafiklärare och instruktörer var 38 300 SEK år 2021. En uppskattning av timpriset, med hänsyn till företagets lönekostnader och täckningsgrad, anges vara i spannet 400–500 SEK/timme för en lärare. Den administrativa kostnaden för utbildningsanordnaren att uppdatera plan för genomförande och utbildningsmaterial bedöms uppgå till ca 3 200–20 000 SEK/företag som idag inte följer branschöverenskommelsen. Ändringar av delkurs innehåll behöver anmälas till Transportstyrelsen. Anmäla ändringarna är kostnadsfritt. Utbildningsanordnaren behöver inte avvakta något beslut, då det endast rör sig om en anmälan, utan kan fortsätta att utbilda.

Det anges inte något specifikt om påverkan på företagets andra kostnader till följd av de nu aktuella remitterade delförslagen.

I en sammanfattande tabell som visar effekter av förslagen har förslagsställaren bedömt att det är 10 – 30 utbildningsanordnare som kommer att behöva revidera plan och genomförande samt utbildningsmaterial till följd av de nu aktuella ändringsförslagen. Det anges medföra en kostnadsökning på mellan 32 000 kr och 600 000 kr totalt för de berörda företagen.

Regelrådet gör följande bedömning. Vid remitteringen av det föregående förslaget bedömde Regelrådet att den information som då angavs om påverkan på kostnader, tidsåtgång och verksamhet var tillräcklig. Denna bedömning kvarstår, avseende samma information i den nu aktuella remissen. När det gäller den nya information som finns i konsekvensutredningen om påverkan till följd av de nya ändringsförslagen, anser Regelrådet följande. Det finns vissa oklarheter. Kostnadspåverkan till följd av justeringarna som ska göras i kraven på intyg har inte kvantifierats. Det anges också att det är kostnadsfritt att anmäla ändringar i delkursernas innehåll, eftersom utbildningsanordnaren inte behöver avvakta något beslut. Regelrådet ifrågasätter det som anges om att anmälan skulle vara kostnadsfri enbart för att något beslut inte behöver väntas. Någon tidsåtgång, och den kostnad som följer av denna, måste rimligtvis finnas för att göra anmälan. Däremot kan det vara riktigt att denna kostnad är låg. Men det har inte beskrivits närmare. Samtidigt finns det en förhållandevis tydlig beskrivning av kostnadspåverkan för merarbete i samband med delkurser. Regelrådet finner sammantaget följande. Det hade varit motiverat med större tydlighet när det gäller kostnaden för anmälan av ändringar i kurser och justeringar i intyg. Samtidigt finner Regelrådet det sannolikt att dessa kostnader är små i sammanhanget. Det är positivt att det finns en tydlig redovisning av hur förslagsställaren har analyserat kostnadsförändringen i de avseenden som denna analys har kvantifierats. Inte minst är det värdefullt att det anges ett intervall som kostnaderna kan väntas befinna sig inom, eftersom det något tydligare visar att det finns osäkerheter och variation mellan företagen än om en enda, teoretisk genomsnittskostnad skulle ha visats. Det framgår också att en specifik analys av effekterna av delkursförslaget har genomförts och hur denna gick till. Detta medger sammantaget att en läsare får lättare att värdera informationens kvalitet än vad som ibland är fallet i andra konsekvensutredningar. Mot bakgrund av att, såvitt Regelrådet kan förstå, den huvudsakliga kostnadsförändringen som kommer att bli har beskrivits tydligt kan beskrivningen anses tillräcklig, även om det hade varit högst önskvärt att även ge en tydligare bild av de mindre kostnadsförändringarna.

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

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det anges i konsekvensutredningen att förslaget som rör delkursrapportering påverkar alla företag som bedriver fortbildning i yrkesförarkompetens. Dessa utbildningsanordnare måste följa reglerna för vilka ämnesområden som ska ingå i respektive delkurs. Förslaget kan därför komma att påverka utbildningsanordnares befintliga kundunderlag. Möjligheten att byta mellan olika utbildningsanordnare kommer att förenklas för förare och transportföretag när inriktningen i delkurserna blir samma hos alla utbildningsanordnare. Konkurrensen mellan utbildningsanordnarna kan därmed öka.

Regelrådet gör följande bedömning. Den beskrivning av påverkan på konkurrensförhållandena som gjordes till det tidigare remitterade förslaget ingår även i den nu remitterade promemorian. Regelrådet bedömde i det tidigare yttrandet att den beskrivningen var tillräcklig för de då aktuella förändringarna och den bedömningen kvarstår. När det gäller den komplettering som refererats ovan avseende effekterna av förändringarna när det gäller delkursrapportering anser Regelrådet att informationen är relevant. Det skulle i och för sig kunna bli fallet att konkurrensen påverkas när innehållet likriktas och eventuella möjligheter till profilering försvinner. Det hade kunnat finnas ett värde om något angetts även om detta. Frågan är emellertid inte av avgörande betydelse.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen anges ingen ny information om påverkan på företagen i andra avseenden till följd av de nu aktuella ändringsförslagen.

Regelrådet finner inget som uppenbart talar för att de nu aktuella förslagen skulle ge ytterligare eller annan påverkan på företagen i andra avseenden och bristen är därför inte väsentlig.

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

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Ingen ny information anges om särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning med anledning av de nu aktuella förslagen.

Regelrådet gör följande bedömning. Konsekvensutredningen innehåller den beskrivning av särskilda hänsyn till små företag som togs fram till det tidigare ändringsförslaget. Regelrådet fann i sitt yttrande RR 2022-246 att den beskrivningen var tillräcklig för dessa. Frågan aktualiseras nu om det finns aspekter som kan anses aktualiseras till följd av de nya ändringsförslagen och som inte täcks av den befintliga beskrivningen. Regelrådet finner att den beskrivning som gjordes i den tidigare remissen tog upp ett flertal relevanta aspekter. Det är möjligt att uppfatta konsekvensutredningen som att de tidigare bedömningarna kvarstår och att de nya ändringsförslagen inte förändrar läget väsentligt. Samtidigt finner Regelrådet att det ändå har tagits fram förslag som inte ingick i analysen vid det föregående tillfället. Mot bakgrund av att det anges att många utbildningsanordnare är små och att det är troligt att tillkommande administrativa krav får en proportionerligt större betydelse för dessa, finner Regelrådet att det kunde och borde ha funnits en explicit bedömning i

konsekvensutredningen om de nya ändringsförslagen på något sätt förändrar situationen för små företag och hur förslagsställaren bedömer denna, jämfört med det tidigare förslaget.

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

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i flertalet avseenden håller tillräcklig kvalitet. Det hade varit önskvärt med en mer heltäckande information om kostnadspåverkan till följd av de nya förslagen avseende delkursrapportering. Eftersom den kvantifierade information som finns ändå är tydlig och såvitt Regelrådet kan bedöma troligen ger en bild av den största delen av påverkan, kan beskrivningen anses tillräcklig även om förtydliganden hade haft ett värde. Däremot är det inte acceptabelt att det helt saknas en bedömning av hur de nya förslagen förhåller sig till aspekten särskild hänsyn till små företag. Denna brist är emellertid inte av en sådan betydelse att den blir avgörande för helhetsbedömningen.

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 22 februari 2023.

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

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Per Högström
Föredragande