

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Yttrande över Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

Regelrådets ställningstagande

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

Enligt övergångsbestämmelser i förordning (2024:183) ska denna förordning inte tillämpas för kommittéer och särskilda utredare som tillkallats före det att den förordningen trädde i kraft, den 6 maj 2024. Den utredning vars betänkande detta yttrande avser tillträdde före det ikraftträdandet och konsekvensutredningen bedöms därför enligt den tidigare förordningen, som var i kraft när utredningen genomförde sin konsekvensutredning.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att det finns en tydlig beskrivning av bakgrund och syfte med förslaget, alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd. Regelrådet anser vidare att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten, påverkan på företagen i andra avseenden och berörda företag utifrån bransch är tillräckligt tydlig. Samtliga övriga delar uppfyller dock inte kvalitetskraven, vilket är en väsentlig brist. Regelrådet finner att det hade varit behövligt med en närmare beskrivning av hur de berörda företagen kan påverkas av förslaget så att det inte blir upp till läsaren att uttolka vilka konsekvenser som eventuellt skulle kunna uppstå. Avsaknaden av sådan information medför att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Betänkandet innehåller förslag till ändringar i: lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, trafikförordningen (1998:1276), ellagen (1997:857), förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857) och förordningen (2022:585) om elnätverksamhet.

De föreslagna ändringarna innebär främst att kommuner får möjlighet att göra undantag för elektrifierade transporter, utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur samt åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning, i form av energihubbar och kapacitetskartor.

Förslagsställaren redogör för problembilden med långa ledtider för nätanslutning, geografiska skillnader i ledtider och hur problembilden förväntas utvecklas, inklusive åtgärder som vidtas för att effektivisera och utveckla anslutningsprocessen. Även utmaningar och möjligheter inom kompetensförsörjning och aktörsdialog beskrivs i betänkandet. Förslagsställaren lyfter vidare

frågan om det finns ett behov av nationell styrning och samordning för att främja en accelererad och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsystemet.

Bedömning av delasppekter

Bakgrund och syfte med förslaget

Förslagsställaren beskriver genomgående i betänkandet både bakgrunden och syftet med de föreslagna ändringarna. Det anges bland annat, beträffande möjlighet för kommuner att medge undantag för elektrifierade transporter, att flera kommuner har förbjudit trafik med tunga lastbilar, det vill säga lastbilar med en totalvikt som överstiger 3,5 ton, i innerstaden på nätterna för att begränsa störningar (buller) från sådan trafik. Förslagsställaren anger dock att störningarna kan kraftigt minskas om transporterna utförs med lastbilar som drivs med el eller vätgas, utan förbränningsmotor, då dessa är tystgående och utsläppsfria. Distribution av varor kvällen och nattetid med elfordon sker i dag som försöksverksamhet, i projektform eller med stöd av kommunalt beviljat undantag i det enskilda fallet med mycket positiva resultat. För att undantag för elektrifierade transporter ska kunna genomföras permanent och i större skala krävs det en författningsreglering då kommuner i dag saknar möjlighet att särbehandla eldrivna fordon.

Förslagsställaren föreslår mot denna bakgrund att det förs in en ny bestämmelse i trafikförordningen (1998:1276) som innebär att lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med lastbil som meddelats i ett bullerkänsligt område får innefatta särskilda bestämmelser om undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas. Laddhybridfordon omfattas inte av förslaget. Skälet till detta är att det saknas möjlighet för polisen att övervaka att dessa körs med el, något som hade krävt geofencing vilket inte finns i dag. Vidare föreslås att det görs en översyn och samordning av bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel i urban miljö.

Det anges att genom den föreslagna regleringen främjas elektrifieringen av transportsektorn. En investering i ett elfordon måste vara långsiktigt finansiellt hållbar. Det största hindret för elektrifiering av den tunga fordonsflottan är kostnaden för fordonet. Ellastbilar är mycket dyrare i inköp än lastbilar med förbränningsmotor. Till detta kommer att transportören ofta behöver investera också i laddningsinfrastruktur. Om transportören kan köra fler timmar per dygn med samma fordon innebär det högre lönsamhet och snabbare intjäning av investeringskostnaden för fordonet, liksom att färre fordon kommer att behövas. Vidare uppnås andra transportpolitiska målsättningar. Förslaget bidrar till att uppnå transportsektorns klimatmål och har positiva effekter avseende trafiksäkerhet och framkomlighet samt miljö och hälsa.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren redogör genomgående för alternativ som utredningen övervägt men valt att inte gå vidare med. Det anges bland annat, beträffande förslaget om att kommuner får möjlighet att göra undantag för elektrifierade transporter, att ett nytt begrepp. "utsläppsfria fordon" har övervägts som ett nytt fordonsslag i lagen eller förordningen om vägtrafikdefinitioner. Genom att i stället föra in definitionen utsläppsfria fordon som ett särskilt fordonsslag skulle det bli möjligt att införa särskilda lokala föreskrifter för sådana fordon. Införandet av en definition av utsläppsfria fordon skulle innebära att det blir tillåtet enligt 10 kap. 2 § 2 punkten i trafikförordningen att meddela lokala trafikföreskrifter som gäller särskilt för utsläppsfria fordon,

eftersom dessa fordon skulle utgöra ett särskilt fordonsslag. Det skulle innebära en möjlighet också för andra väghållare än kommunen, såsom länsstyrelsen, att meddela särskilda föreskrifter för utsläppsfria fordon. Det skulle vidare öppna upp för att införa ytterligare särbestämmelser för utsläppsfria fordon, genom lokala trafikföreskrifter (eller i övrigt).

Lokala föreskrifter skulle exempelvis kunna tillämpas i annat syfte än minskat buller, såsom minskade växthusgasutsläpp, och utanför tätorter. Detta skulle kunna främja elektrifieringen av tunga lastbilar och även bidra till andra transportpolitiska mål. Det anges dock att ett problem med begreppet är att det potentiellt kan inkludera vätfordon med förbränningsmotor som inte är tystgående. Störningarna som motiverar förbudet kvarstår således i förhållande till dessa fordon, vilket innebär att kravet på minskat buller inte uppfylls. Även om sådana fordon med förbränningsmotor inte används i dag, kan det inte uteslutas att vätfordon med förbränningsmotor kan bli aktuella i framtiden.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en utförlig och tydlig beskrivning av alternativa lösningar samt de överväganden som gjorts avseende de föreslagna ändringarna i betänkandet. Regelrådet anser dessutom att det är möjligt att förstå vilka konsekvenser som skulle uppstå om ingen reglering införs.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i betänkandet, beträffande förslaget om att kommuner får möjlighet att göra undantag för elektrifierade transporter, att förslaget skulle kunna anses ha en påverkan på den fria rörligheten mellan EU:s medlemsstater. Utredningen bedömer emellertid att det är fråga om ett så begränsat antal transporter på väl avgränsade vägsträckor samt under begränsade tider att det inte är fråga om någon påverkan av betydelse. Förslagsställaren rekommenderar dock att anmälan till EU-kommissionen övervägs. Vidare anges att det är ett centralt mål för EU att minska utsläppen av växthusgaser och EU har ambitiösa målsättningar vad avser att öka användningen av utsläppsfria fordon och förnybara koldioxidsnåla bränslen. EU har uttalat stöd för reglering av tillgängligheten för fordon i städerna i syfte att minska klimatutsläppen och trängsel samt öka trafiksäkerheten. Transportsektorn spelar samtidigt en viktig roll för att främja den fria rörligheten. EU har klargjort att det i första hand är upp till medlemsstaterna att besluta vilka åtgärder som ska vidtas. Vid dessa beslut ska subsidiaritetsprincipen och kraven på transparens och reglerna om fri rörlighet beaktas.

Förslagsställaren bedömer att förslaget är i linje med EU:s ovan redovisade målsättningar och ambitioner. Den föreslagna regleringen kommer att beröra ett begränsat antal transporter på vissa väl avgränsade vägsträckor samt under vissa begränsade tider, och bedöms därmed inte få någon påverkan på den fria rörligheten av betydelse. Förslagsställaren bedömer att regleringen är proportionerlig i förhållande till det syfte som ska uppnås, att möjliggöra tysta transporter nattetid med tunga lastbilar samt främja elektrifieringen av transportsektorn och minska koldioxidutsläppen från dessa fordon.

Det anges, beträffande förslaget om utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur, att det finns krav i EU-rätten på medlemsstaterna att "föreskriva åtgärder för att förenkla, rationalisera och påskynda förfarandet för installationen av laddningspunkter i nya och befintliga bostadsbyggnader och lokalbyggnader, särskilt i delägarföreningar, och undanröja eventuella regulatoriska hinder, bland annat tillstånds- och godkännandeförfaranden

vid offentliga myndigheter, utan att det påverkar medlemsstaterna äganderätt och hyreslagstiftning. Utredningen bedömer att förslaget är i linje med regleringen i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (EPBD). EPBD innehåller vidare en så kallad "right to charge" som innebär en begäran från hyresgäster eller delägare om tillåtelse att installera laddningsinfrastruktur på en parkeringsplats ska få nekas endast om det finns allvariga och berättigade skäl till detta.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av hur förslagsställaren ser på förslagets överensstämmelse med EU-rätten som är tillräckligt tydlig.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och hur förslagsställaren ser på behovet av speciella informationsinsatser. Avsaknaden av sådan information medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

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

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i betänkandet, beträffande förslaget om att kommuner får möjlighet att göra undantag för elektrifierade transporter, att detta förslag berör transportörer, fordonsägare, godsmottagare och fordonstillverkare. Förslagsställaren redogör för de berörda aktörerna i avsnitt 6.4.1 i betänkandet (s157-159). Det anges bland annat att förslaget kommer att beröra ett begränsat antal transporter på vissa väl avgränsade vägsträckor samt under vissa begränsade tider. Vidare anges att för tunga lastbilar, det vill säga lastbilar med en vikt som överstiger 3,5 ton, är elektrifieringen fortfarande i sin linda och än så länge finns det ytterst få tunga lastbilar med eldrift i trafik. Nyregistreringen av tunga elfordon ligger också på låga nivåer, även om antalet fordon stadigt ökar. Vid årsskiftet 2023/24 var 482 tunga eldrivna lastbilar i trafik, vilket motsvarar 0,6 procent av flottan. De skarpaste koldioxidkraven på tunga lastbilar med mål för perioden 2025 – 2029 och för 2030 och framåt kan förväntas leda till ett ökat utbud av eldrivna tunga lastbilar. Enligt Trafikanalys senaste prognos bedöms de eldrivna lastbilarna utgöra 15 procent av de nyregistrerade tunga fordonen år 2027.

Det anges, beträffande förslaget om utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur, att detta förslag berör samfällighetsföreningar, fastighetsägare, elbolag, elnätsföretag och aktörer på marknaden för laddningsinfrastruktur. I fastighetsregistret finns det cirka 10 600 gemensamhetsanläggningar vars ändamål inkluderar "parkering" och/eller "garage". 6 300 av dessa anläggningar förvaltas av en samfällighetsförening och resterande är delägarförvaltade. Det är de anläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening som kommer att direkt påverkas av utredningens förslag. Vidare anges i betänkandet, beträffande åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning, att utredningens fokus har varit flygplatser och hamnars möjligheter att bygga och använda energihubbar. Även andra delar av transportsektorn kan dra nytta av dessa förslag. Ett exempel är depåer för tunga lastbilar som kan ges en möjlighet att sammankoppla laddningsstationer för lastbilar med elproduktion och lager som ligger utanför området för depån.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av berörda företag utifrån bransch är tillräckligt tydlig. Regelrådet anser däremot att det saknas en fullständig beskrivning av de berörda företagens storlek. Vidare saknas helt en beskrivning av berörda företag utifrån antal.

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

Det anges i betänkandet, när det gäller förslaget om att kommuner får möjlighet att göra undantag för elektrifierade transporter, att om elektrifieringen av de tunga fordonen ska skalas upp behöver TCO (total cost of ownership) för elfordon vara i paritet med eller lägre än för bränsleddrivna fordon. Genom kraftigt ökad nyttjandegrad kan TCO uppnås snabbare. Leveranser under kvälls- och nattetid med elbilar innebär en högre nyttjandegrad och snabbare intjäning av investeringskostnaden genom att man kan utföra fler transporter med fordonet. Vinsten, att distributören kan köra fler timmar per dygn, innebär högre lönsamhet, snabbare intjäning av investeringskostnaden för fordonet, liksom att distributören kommer att behöva färre fordon. Förslagsställaren konstaterar vidare att det för leverans kvälls- och nattetid krävs att mottagarna har möjlighet att ta emot varuleveranserna. Detta innebär att transporter med elfordon bäst lämpar sig för stora volymer till ett mindre antal mottagare som har möjlighet att anpassa sin verksamhet efter dessa transporter.

Beträffande godsmottagare anges att eftersom transporterna påverkas mindre av trängsel under kvällar och nätter ökar också förutsägbarheten kring när leveranser sker. Mottagarna behöver dock komma överens med transportörerna om hur och när leveranserna ska ske. Leveranser under annat än ordinarie arbetstid kan medföra ett behov av mer planering samt eventuellt en tillkommande kostnad för att anpassa lokalerna för varuleveranserna, såsom exempelvis installation av kodlås och anpassade avställningsytor.

Vad gäller fordonstillverkare anges att förslaget innebär att TCO:n kan förbättras och möjliggöra för fler företag att investera i ellastbilar. Om efterfrågan på ellastbilar ökar kan fordonstillverkarna sälja fler fordon vilket är i linje med ambitionerna i fordonsindustrins färdplan för tunga fordon att 50 procent av nyregistreringar av tunga lastbilar ska vara elektriska några år före 2030 för att det ska vara en helt fossilfri fordonsflotta år 2045.

Det anges, beträffande förslaget om utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur, att ett centralt syfte med förslaget är att underlätta för samfällighetsföreningar att installera laddningsinfrastruktur. Utredningens bedömning är att detta förslag på ett ändamålsenligt sätt skulle uppnå just detta. Rättsläget är i dag oklart. Förslaget kan ses som dels en kodifiering av den rättspraxis som växer fram, dels ett tydliggörande av vad som ska gälla för de samfällighetsföreningar som är intresserade av att investera i laddningsinfrastruktur. Förslaget innebär en ökad jämlikhet mellan dem som har sin parkering ordnad i en gemensamhetsanläggning och dem med andra former av parkeringar. Detta innebär att de inte särbehandlas på ett negativt sätt baserat på driftsformen vilket är en positiv konsekvens utifrån ett samhällsperspektiv. En ansökan om omprövning av anläggningsbeslut kan kosta från 50 000 upp till 300 000 kronor beroende på ärendets komplexitet och hur pass överens medlemmarna i samfällighetsföreningen som ansöker är. Lantmäteriet skriver på sin hemsida att kostnaden för ett normalärende avseende alla typer av

gemensamhetsanläggningar uppskattas till cirka 150 000 kronor. Naturvårdsverket administrerar bidraget "Ladda bilen" för tillhörande kostnader som arbete, material, grävning och installation av tekniken. Bidraget täcker i dag upp till 50 procent av kostnaderna upp till maxbeloppet 15 000 kronor per laddningspunkt. Av samtliga samfällighetsföreningar som ansökt om Naturvårdsverkets bidrag "Ladda bilen" ligger genomsnittet av beviljade medel för installation av laddningsinfrastruktur på 114 000 kronor. Det kan noteras att man enbart kan ansöka om kompensation för byggkostnader, inte för kostnaden för en ny anläggningsförrättning.

I det sammanhanget bedöms den angivna kostnaden för en ny anläggningsförrättning utgöra ett påtagligt hinder för etablering av laddningsinfrastruktur. Om lagen skulle förändras i linje med utredningens förslag bedöms således fler samfällighetsföreningar etablera laddningsinfrastruktur. Förutom den direkta kostnadsbesparingen kopplat till kostnaden för det enskilda förrättningsförfarandet leder förslaget till minskad administration och avsevärt reducerad ledtid för processen när föreningen inte behöver ansöka om en ny anläggningsförrättning hos lantmäterimyndigheten. Utredningen anger att det saknas statistik som möjliggör en uppskattning gällande hur många samfällighetsföreningar som har avstått från att ansöka om omprövning på grund av det nuvarande regelverket, med den tillkommande administration och de tillkommande kostnader som aktualiseras för parkeringsplatser och garage som är en del i en gemensamhetsanläggning som sköts av en samfällighetsförening.

Vidare anges beträffande fastighetsägare att på längre sikt kan en installation av laddningsinfrastruktur inom samfällighetsföreningar leda till mer attraktiva bostäder och lokaler. Vad gäller elbolag och elnätsföretag anges att den utbyggnad av laddningsinfrastruktur som utredningens förslag syftar till att åstadkomma kan på sikt påverka el- och elnätsföretagens intäkter genom en ökad efterfrågan på el och nätkapacitet. Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur kan även potentiellt skapa utmaningar med att hantera en ökad belastning och behov av effektbalansering, särskilt om många elbilar laddas samtidigt. Detta kan påskynda behovet av smarta lösningar såsom flexibilitetstjänster, Vehicle to grid-lösningar och villkorade elpriser för att jämna ut efterfrågan och undvika överbelastning av elnätet.

Vad gäller aktörer på marknaden för laddningsinfrastruktur anges att utbyggnaden av laddningsinfrastruktur kan även antas påverka de aktörer som arbetar med byggnation, drift och utveckling av laddningsinfrastruktur. Utredningens förslag kan leda till större intäkter för dessa aktörer när efterfrågan på laddningsinfrastruktur ökar. En kvantifiering av intäktsökningens omfattning förutsätter att det finns mer detaljerad information om hur många fler samfällighetsföreningar som skulle genomföra investeringen givet utredningens förslag. Det har tidigare konstaterats att den uppskattningen är svår att göra, bland annat eftersom det kan finnas föreningar som har investerat i laddningsinfrastruktur utan att ansöka om omprövning av anläggningsbeslutet.

Det anges i betänkandet, beträffande åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning, att förslaget innebär att möjligheten att bygga och använda elnät som inte omfattas av krav på nätkoncession förbättras. Utredningen lägger fram två förslag som förbättrar möjligheterna att anlägga så kallade energihubbar. För det första föreslås att sammankoppling av interna elnät ska tillåtas. Detta möjliggör för till exempel elproduktion eller laddningsinfrastruktur att anslutas till det interna elnätet för exempelvis en flygplats även i de fall då det reguljära undantaget i IKN-förordningen inte är tillämpligt. En sådan sammankoppling får dock inte försvåra för distributionsnätsföretaget att bygga ut och underhålla sitt elnät på ett rationellt sätt.

Förslagsställaren föreslår också att Energimarknadsinspektionen får meddela dispens från kravet på nätkoncession även för sådana elnät som inte omfattas av något undantag i IKN-förordningen. Med dessa förslag skapas bättre förutsättningar för innovativa projekt som vill anlägga till exempel energihubbar.

Vidare anges att utredningen fokus har varit flygplatser och hamnars möjligheter att bygga och använda energihubbar. Även andra delar av transportsektorn kan dra nytta av förslaget. Ett exempel är depåer för tunga lastbilar som kan ges en möjlighet att sammankoppla laddningsstationer för lastbilar med elproduktion och lager som ligger utanför området för depån. Med förslaget om en dispensregel kan nya former av interna elnät tillåtas utan krav på nätkoncession.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en viss information om förslagets påverkan på de berörda företagens kostnader och verksamhet. Regelrådet bedömer likväl att det saknas en fullständig beskrivning av förslagets påverkan på berörda företagens kostnader och verksamhet. Exempel på kompletterande information som hade varit motiverat är en mer detaljerad beskrivning av hur förslaget påverkar företagens verksamhet utifrån hur stora de är och deras geografiska placering. Beloppsmässiga uppskattningar av de potentiella kostnaderna hade också varit värdefullt. Avsaknaden av sådan information medför att det är svårt att få en heltäckande förståelse för förslagets påverkan på berörda företagens kostnader, tidsåtgång och verksamhet.

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

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det anges i betänkandet att en övergång till eldrivna lastbilar måste vara långsiktigt finansiellt försvarbar. Den största tröskeln för köpare av eldrivna lastbilar är priset på fordonet. En eldriven tung lastbil kostar ungefär två–tre gånger så mycket som en lastbil med förbränningsmotor. En övergång till en ellastbil innebär vidare en investering i fordonet och laddningsinfrastruktur. Detta är ekonomiskt betungande särskilt för mindre aktörer. Energiförsörjningen, att det finns tillgång till el eller vätgas till ett konkurrenskraftigt pris, måste också säkerställas, vilket ofta kräver ett samarbete mellan aktörerna och nätföretagen. Förutsättningarna för företagen behöver vara långsiktiga för att en omställning ska vara möjlig.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är positivt att förslagsställaren har identifierat att förslaget, avseende kommunernas möjlighet att göra undantag för elektrifierade transporter, kan medföra en oproportionerlig ekonomisk börda för mindre företag. Regelrådet anser dock att det saknas en fullständig beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena. Regelrådet har tidigare noterat att en stor del av transportföretagen består av små- och medelstora företag. Det hade varit önskvärt om utredningen kunde ha utvecklat sitt resonemang och tillhandahållit en mer detaljerad beskrivning av hur de olika aktörernas konkurrensmöjligheter på marknaden påverkas av förslaget. Avsaknaden av sådan information gör det svårt att få en tydlig bild av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av påverkan på företagen i andra avseenden, och har heller inte för egen del kunnat se någon sådan påverkan. En utelämnad beskrivning kan därför godtas i detta ärende.

Regelrådet finner att en utelämnad beskrivning av påverkan på företagen i andra avseenden i detta ärende är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Avsaknaden av sådan information medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 14 maj 2025.

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

Ärendet föredrogs av Steven Wall.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Steven Wall
Föredragande