

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 promemorian Fjärde järnvägspaketet

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Förslagen i promemorian genomför fjärde järnvägspaketet i svensk rätt samtidigt som det görs en omstrukturering av stora delar av den befintliga EU-rättsligt grundade järnvägslagstiftningen. Det fjärde järnvägspaketet består av sammanlagt sex rättsakter¹ (tre förordningar och tre direktiv) och innebär i förhållande till nuvarande krav:

- ett utvidgat geografiskt tillämpningsområde för harmoniserade krav på järnvägsutrustnings tekniska utformning och driftsäkerhet,
- ändrade ansöknings-, berednings- och beslutsprocesser för godkännande av järnvägsutrustning,
- ändrade berednings- och beslutsprocesser för utfärdande och tillbakadragande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag,
- skärpta säkerhetskrav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i förhållande till anlitade leverantörer,
- utökad roll för den europeiska järnvägsbyrån (ERA) på driftskompatibilitets- och säkerhetsområdena,
- öppnande av marknaderna för nationella persontransporter på järnväg,
- ökad användning av konkurrensupphandling av nationella persontransporttjänster på järnväg, samt
- skärpta krav på organisation och särredovisning för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Det föreslås vidare att den nu gällande järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: tre som ansluter till respektive direktiv: en järnvägsmarknadslag, en järnvägssäkerhetslag och en järnvägstekniklag samt lagen om nationella järnvägssystem.

¹ Förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, direktiv 2016/797/EU om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, direktiv 2016/798/EU om järnvägssäkerhet, förordning (EU) 2016/2337 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, förordning (EU) 2016/2338 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg, direktiv 2016/2370/EU om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Syftet med förslaget är att genomföra fjärde järnvägspaketet i svensk rätt. Syftet med paketet är att bidra till att öka järnvägens konkurrenskraft att tillvarata järnvägens potential att effektivt leverera snabba, volymstarka, energieffektiva och därmed mindre miljöbelastande transporter. Detta ska åstadkommas genom åtgärder som undanröjer tekniska och administrativa hinder samtidigt som nivån på järnvägssäkerheten upprätthålls eller förbättras. Som framgår av promemorian är det fjärde järnvägspaketet det senaste lagstiftningspaketet med målsättningen att inrätta en effektiv inre järnvägsmarknad genom att gradvis öppna marknaderna och inrätta oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Förslagsställaren anger att EU:s järnvägsreglering har kommit att bli mycket omfattande och detaljerad. Regleringen är uppdelad på tre olika direktiv och kompletteras av en mängd rättsakter, ofta i form av direkt tillämpliga EU-förordningar. Promemorian redogör utförligt för varje enskild rättsakt. Ytterligare ett syfte med förslaget är att öka överskådligheten och tydligheten inom varje direktivområde genom att ersätta järnvägslagen (2004:519) med fyra nya lagar. Med föreslagen lagstruktur undviks att den svenska lagen belastas med allt för många komplexa och därmed svårtolkade undantagsbestämmelser. Regleringen bedöms också bli mer anpassad till den specialisering som präglar sektorn och därmed mer lättöverskådlig för de flesta av sektorns olika aktörer.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren anger att val mellan olika alternativa lösningar har varit få p.g.a. det nya EU-regelverkets detaljerade karaktär. I de fall det har bedömts finnas utrymme för alternativa lösningar har de lösningar som innebär minst administrativa bördor och kostnader för berörda aktörer och företag valts.

Såvitt Regelrådet kan bedöma finns inga alternativ till reglering och förslagsställaren har utförligt redogjort för de valmöjligheter som finns och motiverat valda lösningar.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Förslagsställaren anger att förslagen har getts en direktivnära utformning. Bedömningen har gjorts att ett annat och friare förhållningssätt skulle medföra ökad risk för tolkningsproblem, framför allt i relation till de detaljerade och direkt tillämpliga bestämmelserna i EU-förordningarna. Tolkningsproblem riskerar i sin tur att leda till kostnadsdrivande rättsosäkerhet. Det är fråga om ett omfattande och komplext regelverk och utgångspunkten har därför varit att utnyttja de möjligheter till undantag som ges i direktiven i syfte att begränsa kostnader och administrativa bördor. Av konsekvensutredningen och promemorian i övrigt framgår vilka undantag som direktiven medger och hur förslagsställaren valt att införa dessa i svensk rätt. Bedömningen görs att förslagen i promemorian överensstämmer med de krav som ställs i direktiven och inte går utöver de krav som uppställs till följd av Sveriges medlemskap i EU.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren har utförligt redogjort för vilken inriktning genomförandearbetet haft. Den utförliga redovisningen av de olika rättsakterna och motiveringarna till de olika lagförslagen överensstämmer såvitt Regelrådet kan bedöma med denna inriktning och finner ingen anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Alla fyra lagar föreslås träda ikraft den 16 juni 2020. Förslagsställaren anger att genomförandet av fjärde järnvägspaketet inte torde medföra några större förändringar för järnvägsmarknadens aktörer förutom när det gäller utfärdande av godkännanden och gemensamt säkerhetsintyg. Förslagsställaren redovisar överväganden kring ikraftträdandedatum för varje enskilt lagförslag samt anger att möjligheten att förlänga införlivandetiden med ett år utnyttjats. Det konstateras att Transportstyrelsen behöver genomföra informations- och utbildningsinsatser för att säkerställa att en tillräcklig mängd av dagens oberoende granskare på ett så smidigt sätt som möjligt kan anpassa sig till att verka i rollen som utsedda organ och leva upp till de nya kraven på framförallt oberoende. Det anges också att kostnaderna för att lära sig den harmoniserade riskmetoden torde kunna hållas nere om utbildnings- och informationsinsatser på branschnivå erbjuds.

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

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Förslagsställaren anger att de företag som berörs av nyheterna i fjärde järnvägspaketet är dels de tredjeparts oberoende bedömningsorgan som utför EG-kontroll, dels de som hos behörig tillståndsmyndighet ansöker om att få järnvägsfordon och fasta anläggningar godkända, d.v.s. tillverkare av järnvägsmateriel, infrastruktur- och terminal- eller depåförvaltare som gör olika typer av anläggningsinvesteringar samt ägare av järnvägsfordon och vissa andra fordonsinnehavare. Nyheterna i regleringen berör även järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som behöver säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd.

Det finns enligt förslagsställaren olika sätt att redogöra för antal *järnvägsföretag* i landet och gör en sådan redovisning. De järnvägsföretag som berörs mest är ett 30-tal som utför järnvägstransporter på kommersiell grund, varav ca 20 utför passagerartransporter och ca 10 godstransporter. Sammanlagt omsatte dessa företag enligt senast tillgängliga uppgifter (2016) ca 18.5 miljarder kr, varav drygt 12 miljarder kr avser persontrafik och drygt 6 miljarder kr avser godstrafik. Förslagsställaren redogör för flera företag beträffande namn och ägarskap samt uppskattar deras respektive marknadsandelar. Det finns enligt förslagsställaren 299 *infrastrukturförvaltare* i Sverige varav den överlägset största är Trafikverket. Förslagsställaren redogör utförligt för andra stora förvaltare vad avser ägarstruktur och verksamhet. Utöver dessa större infrastrukturförvaltare finns ett stort antal mindre sådana. Det rör sig t.ex. om kommuner eller kommunala bolag som förvaltar infrastruktur som ansluter hamnar och större godsterminaler till järnvägsnätet. *Trafikorganisations* styr utbudet och utformningen av en stor del av järnvägstrafiken. De svarar också för regionala och lokala biljettsystem och försäljning av biljetter och är ibland även ägare av olika typer av stationsanläggningar och av järnvägsfordon som används i den upphandlade persontrafiken på järnväg. Trafikorganisations finns också på godstrafiksidan, där det huvudsakligen handlar om speditörer som knyter ihop olika järnvägsföretag och andra transportföretag i ett nätverk. *Tillverkarna av järnvägsutrustning* är i regel stora internationellt verksamma koncerner som växt genom sammanslagningar och uppköp av tidigare i huvudsak nationellt ägda och verksamma tillverkare. *Spår- eller järnvägsentreprenörer* är företag som på uppdrag av t.ex. Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare med användande av materiel från järnvägssektorns utrustningstillverkare, vidmakthåller eller nybygger järnväg. *Innehavare av järnvägsfordon* (lok, vagnar, arbetsfordon) kan anta flera former. Många gånger äger och förvaltar järnvägsföretagen sina egna fordon i syfte att använda

dem för person- eller godstransporter. Vissa spårentreprenörer och underhållsföretag äger egna arbetsfordon, i andra fall hyrs fordon in från andra aktörer, som äger fordonen, t.ex. vagnbolag. Det finns också ett antal privata vagnbolag för uthyrning av främst godsvagnar. Det förekommer att finansiella institut står som ägare till fordon och gör dem tillgängliga för järnvägsföretag via leasing. Underhåll kan vidare utföras internt eller utföras av fristående specialiserade underhållsföretag. *Organ för bedömning av överensstämmelse*, i detta fall anmälda eller utsedda organ, är oberoende granskningsorgan som kontrollerar att delsystem och komponenter uppfyller de krav som uppställs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, TSD, respektive nationella krav. Det konstateras att det idag finns ett 50-tal oberoende granskare.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren har tydligt redogjort för vilken typ av företag som berörs vad avser verksamhet och bransch. Detaljerad information om namn, ägarstrukturer m.m. redovisas för de största företagen inom flertalet kategorier företag och det förekommer viss information om förekomsten av mindre företag. Regelrådet förstår svårigheten att ge en fullständig översikt över berörda företags antal och storlek, men det hade varit önskvärt med en något mer utförlig beskrivning av vilka storlekskategorier det rör sig om och i vissa fall även antal. Vad avser trafikorganisatörer och organ för bedömning av överensstämmelse finns till exempel ingen information om storlek. Det sägs att det finns ett 50-tal oberoende granskare (företag och enskilda konsulter), men motsvarande information redovisas inte för anmälda organ. Detta är uppgifter som torde vara relativt enkla att ta fram.

Trots vissa brister finner Regelrådet redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar i detta ärende.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Förslagsställaren bedömer att de ändrade marknadsförutsättningarna får dynamiska konsekvenser som följd och som är svåra att kvantifiera. De flesta kostnadsbedömningar som redovisas rör därför mer bedömningar av om kostnader kommer att öka eller minska och om ökning eller minskning sker på kort eller lång sikt. Förslagsställaren anger att ett järnvägsföretags kostnader för ett fordonsgodkännande består av kostnaderna för genomförande av EG-kontroll, kostnaderna för att upprätta ansökan till myndigheten, inklusive den dokumentation som ska åtfölja denna, och kostnaderna för myndighetens beredning av den inlämnade ansökan.

Förslagsställaren anger att nuvarande kostnader för en granskning av en oberoende granskare sällan överstiger 7 000 kr och att denna kostnad kommer att öka med de nya kraven för att bli utsett organ, men anger att den förmodligen inte kommer att bli högre än kostnaden för att bli godkänd som anmält organ idag, ca 70 000 kr. Förslagsställaren anger att på kort sikt kommer sannolikt förslagen som rör den EG-kontroll utsedda organ ska utföra att öka kostnaderna, då inrättandet av denna marknad kommer att innebära åtminstone initiala inkörningsproblem, vilket kan komma att påverka antalet timmar för genomförandet av kontrollen av överensstämmelse med nationella regler. Hur många timmar det kan komma att röra sig om beror på hur många personer med rätt kontrollkompetens som finns tillgängliga för arbete i utsedda organverksamheten, hur många företag som utses och hur bedömningen av överensstämmelse praktiskt ska gå till. Det avgörs i sin tur av innehållet i de nya nationella regler som Transportstyrelsen nyligen utarbetat. Dessa regler innehåller både krav på hur kontrollen ska gå till och kraven som delsystemen i ett fordon ska överensstämma med. Till detta kommer slutligen vilket timpris organen kommer att ta för sin kontroll.

Förslagsställaren anger att på längre sikt bedöms kostnaderna för EG-kontroll och för upprättande av ansökan med åtföljande dokumentation delvis bli beroende av hur konkurrensen på marknaderna för utsedda och anmälda organ utvecklas och framförallt på utvecklingen av de krav organen ska bedöma.

Ju fler detaljerade eller svårtolkade krav som delsystemen ska uppfylla, desto högre kommer kostnaderna att bli. Det anges att dessa kostnader hittills ökat i takt med att TSD tillkommit och successivt utvecklats. Förslagsställaren anger dock att som ett resultat av att ERA blir godkännandemyndighet kan EU-kommissionens förståelse för hur kostnadsdrivande och därmed skadlig denna utveckling är för framförallt mindre järnvägsföretag samt för järnvägens konkurrenskraft, vilket borde i sin tur betyda att hittillsvarande kostnadsökningar p.g.a. av kravbildernas utformning på sikt kommer att åtminstone avta.

När det gäller kostnaderna för behörig myndighets beredning av ansökningar om godkännande kommer järnvägsföretagen och andra sökande på kort sikt troligen att få något ökade kostnader. Det torde framförallt gälla för de järnvägsföretag som bedriver trafik i flera länder och som därför kommer att behöva vända sig till ERA. ERA:s och berörda nationella säkerhetsmyndigheters beredningsarbete finansieras via avgifter för sökande på 130 euro/timme. Eventuellt förekommande onödigt dubbelarbete som utökar antalet timmar som ska debiteras kommer alltså att belasta sökanden. Denne kommer också att få eventuella stilleståndskostnader till följd av eventuellt onödigt långa ledtider i ERA:s berednings- och beslutsprocesser.

Förslagsställaren anger att det även är svårt att bedöma konsekvenserna av kraven på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder och, i de fall det bedöms lämpligt, ingå avtal med dessa där det uppställs krav på riskkontrollåtgärder. Den föreslagna regleringen innehåller både möjligheter och faror som förslagsställaren redogör för.

Uppskattningsvis är det ett 50-tal företag och enskilda konsulter som idag är verksamma som oberoende granskare. För att dessa ska kunna fortsätta utföra kontroll av anläggningar och fordon som omfattas av järnvägstekniklagen måste de kunna uppfylla föreskrivna krav. I förhållande till nuvarande regler om oberoende granskare är det enligt förslagsställaren inte osannolikt att de nya reglerna i praktiken kommer att medföra behov av organisatoriska förändringar och begränsningar av vilka uppdrag i övrigt de företag och konsulter som utses till utsedda organ ska kunna åta sig. Förslagsställaren bedömer att det kan röra sig om ganska höga kostnader för företagen och deras ägare att förbereda verksamhet på den nya marknaden. Det kommer dock att vara möjligt att förena anmälda- och utsedda organverksamheterna, vilket skulle kunna verka lockande för sådana företag som avser att specialisera sig på oberoende bedömningsverksamhet i järnvägssektorn.

Regelrådet gör följande bedömning. Regelverket är omfattande och komplext och Regelrådet inser svårigheterna med att förutse alla konsekvenser. Det saknas i flertalet fall en kvantifiering av förslagets effekter. Förslagsställaren har emellertid gjort en gedigen genomgång av förslagets möjliga effekter på kostnader och verksamhet och har i arbetet vänt sig till ett stort antal intressenter för att få information om möjliga effekter samt uppskattning av deras storlek. Mot denna bakgrund anser Regelrådet att de brister som finns i detta hänseende till stor del är godtagbara. Regelrådet anser dock att förslagsställaren kunde ha redovisat några fler exempelberäkningar både av enklare art, till exempel de administrativa kostnaderna för att upprätta ansökan till myndigheten inklusive den dokumentation som ska åtfölja denna, och andra kostnader. Det hade också ökat tydligheten om alla kostnader samlades under samma rubrik i konsekvensutredningen då även denna är omfattande.

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

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Förslagsställaren anger att det finns farhågor bland svenska järnvägsföretag att de föreslagna ändringarna för fordonsgodkännanden riskerar att skapa kostnadsökningar som försämrar järnvägens effektivitet och konkurrenskraft och att centraliseringen och de detaljerat formaliserade ansöknings- och beslutsprocesserna i stället för en effektivisering kommer att innebära ökad byråkrati och mer administrativt krångel. Ätminstone de större företagen inom järnvägsutrustningsindustrin anges dock vilja kunna nyttja de potentiella skalfördelar som försäljning av i stigande utsträckning standardiserade produkter på den inre marknaden skulle kunna medföra. Idag säljer de sina produkter, ofta i form av särskilt anpassade specialvarianter, på nationella marknader med egna godkännandemyndigheter, som gör sina prövningar i förhållandevis särreglerade tillståndprocesser. På fordonssidan ändras nu beslutsordningen för godkännanden och det blir framöver ERA som i allt högre utsträckning kommer att godkänna europeiska fordonstyper. Förslagsställaren anger att deras långsiktiga intresse därför torde ligga i att ERA, i sin regelutvecklande roll, ska kunna hjälpa till med att successivt förbättra deras förutsättningar för att utveckla konkurrenskraftiga europeiska fordonstyper på ett kostnadseffektivt sätt.

Förslagsställaren anger vidare att kostnaderna för godkännande av nya eller unika fordonstyper är högre än standardiserade typer. Godkännande av de förra är vanliga i samband med utökning av geografiskt användningsområde eller ombyggnation av äldre redan godkända fordon som tillverkades innan dagens TSD-krav fanns. För små järnvägsföretag och vagnbolag som priskonkurrerar på mindre lönsamma marknadssegment utgör detta ett problem. De använder nämligen inte sällan äldre fordon som de köper på andrahandsmarknaden eller långtidshyr utomlands och bygger om för användning i nya trafikuppgifter. Användningen av sådana fordon fördyras och försenas om de måste genomgå EG-kontroll och godkännas av behörig myndighet innan de kan användas. Detta problem accentueras dessutom av förslagen i promemoria och kommissionens genomförandeförordning om fastställande av praktiska arrangemang i godkännandeprocessen som föreskriver att fordonet ska uppfylla kraven i TSD. Kravbilderna i TSD är idag inte anpassade för att tillämpas på äldre fordon, varför nya godkännanden av dem ofta blir både mer långdragna och kostsamma än för nybyggda fordon. Förslagsställaren anger vidare att i värsta fall kan också ombyggnader bli helt olönsamma att göra, eftersom fordonet i princip kan behöva byggas om från grunden för att uppfylla TSD-kraven.

Regelrådet gör följande bedömning. Ett huvudsyfte med det fjärde järnvägspaketet är att bidra till att öka järnvägens konkurrenskraft och förslagsställaren har på ett förtjänstfullt sätt lyft ett antal exempel på förslagets eventuella påverkan på konkurrensen för olika typer av företag. Förslagsställaren redogör även för hur små företag inom vissa kategorier kan påverkas konkurrensmässigt. Det resoneras kring europeiska företags konkurrenskraft, men det hade även varit intressant med ett resonemang kring i vilken utsträckning svenska företag påverkas i förhållande till icke svenska företag.

Regelrådet finner dock redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Såvitt Regelrådet kan bedöma har förslagsställaren i konsekvensutredningen inte redovisat eventuell påverkan på företagen i andra avseenden. Regelrådet har inte noterat någon påverkan som inte har redovisats i andra delar av detta yttrande.

Regelrådet finner därför avsaknad av redovisning regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen finns ingen explicit redovisning av förslagets påverkan på små företag eller någon motiverad bedömning av om det funnits skäl till att ta särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet gör följande bedömning. De substantiella förslagen härrör från EU-rättsliga regler. Det framgår att de EU-rättsliga bestämmelserna innehåller mer omfattande krav än de rent nationella. De undantag som har varit möjliga att göra från de EU-rättsliga bestämmelserna har gjorts och gagnar vissa typer av verksamheter, däribland sådana verksamheter där små företag är mest vanligt förekommande. Det förekommer i konsekvensutredningen även flera resonemang kopplat till små företag. Trots det begränsade handlingsutrymmet kan förslagsställaren därför anses ha tagit hänsyn till små företag.

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

Sammantagen bedömning

Promemorian innehåller en mängd författningsförslag med anledning av dels behovet av införandet av tre EU-direktivs bestämmelser i svensk rätt, dels en omfattande omstrukturering av den svenska järnvägslagstiftningen. Regelrådet har inte haft möjlighet att detaljgranska varje förslag eller bedöma huruvida alla effekter konsekvensutretts, men konstaterar att förslagsställaren synes ha gjort en gedigen utredning och redovisning av alla relevanta aspekter. Regelrådet ser särskilt positivt på de utförliga beskrivningarna av konsekvenserna med utgångspunkt från olika scenarier och på kort och lång sikt. Det förekommer visserligen brister kopplade till vissa kostnadsberäkningar och redovisning av antal och storlek på berörda företag inom några företagskategorier och påverkan på svenska företags konkurrenskraft, men överlag håller konsekvensutredningen en mycket hög kvalitet.

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

Regelrådet ser gärna att strukturen i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning används vid upprättande av konsekvensutredningar. Enligt Regelrådet är förslagsställarens konsekvensutredning delvis svår att följa då den inte följer denna struktur. Detta har dock inte påverkat den sammantagna bedömningen av konsekvensutredningen.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 23 oktober 2019.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av Anna Stattin.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Anna Stattin
Föredragande