

TRANSPORTSTYRELSEN

Remissvar

Datum

2021-04-08

Dnr/beteckning

TSG 2021-117

Er beteckning

Fi2020/03418

Finansdepartementet

## **Jämlikhetskommissionens betänkande En gemensam angelägenhet, SOU 2020:46**

### **Sammanfattning**

Författningsförslagen i betänkandet berör inte Transportstyrelsen och Transportstyrelsen lämnar därför inga synpunkter på dessa. Därutöver lämnas ett antal förslag i betänkandet som är av karaktären rekommendationer. I den delen har Transportstyrelsen bara synpunkter på förslaget som rör de transportpolitiska målen. Därutöver kommenterar Transportstyrelsen några av de resonemang som förs i betänkandet som rör frågor inom Transportstyrelsens verksamhetsområde.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Avsnittet Institutionella frågor

- Transportpolitiska mål

Transportstyrelsen instämmer, givet de resonemang som förs i betänkandet, i att det skulle kunna formuleras ett tydligt fördelningspolitiskt mål för transportpolitiken, men ser samtidigt att det kan vara svårt att omsätta ett sådant mål i konkreta åtgärder.

I det transportpolitiska funktionsmålet uttrycks specifikt att transportsystemet ska vara jämställt och likvärdigt svara mot såväl mäns som kvinnors behov. I övrigt sägs att transportsystemets utformning ska medverka till att ge alla ”en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet”. Jämlikhetsaspekten finns således visserligen inbyggd i det transportpolitiska funktionsmålet men är inte lika explicit som jämställdhetsmålet.

Så som förslaget är formulerat i betänkandet blir det emellertid otydligt. Den första delen i första meningen om att formulera ett tydligt fördelningspolitiskt mål för transportpolitiken verkar syfta på hela transportområdet, men i den andra delen av meningen nämns bara Trafikverket och dess uppdrag.

- Underlag för politiska beslut

I betänkandet efterlyses metoder för att främja ett konsekvent tillämpat fördelningsperspektiv i infrastrukturprojekt som övervägs.

Transportstyrelsen instämmer i att fördelningsperspektivet kan bli bättre och tydligare i samhällsekonomiska utvärderingar och konsekvensanalyser. Det finns emellertid inte någon samlad tillämpad metodik för samhällsekonomiska utvärderingar i Sverige, eller ens inom transportområdet i Sverige, där man kan lägga in nya faktorer som sedan används inom hela transportområdet. Det ramverk som finns för konsekvensutredningar i regelgivning är konsekvensutredningsförordningen. I den finns dock inget om fördelningsaspekter.

Transportområdet är ju också större än infrastruktur. Sverige ligger mycket längre fram när det gäller samhällsekonomiska kalkyler för infrastrukturinvesteringar, än för regler och andra styrmedel.

Sammantaget är beskrivningen att det finns en samlad metodik för samhällsekonomiska utvärderingar som används inom transportområdet felaktig. Därutöver verkar man fokusera på en tårtbit av transportområdet. Ett sådant fokus kan försvåra för övriga delar av och aktörer inom transportområdet, såsom Transportstyrelsen, att få gehör för att det kan finnas behov av samhällsekonomiska utvärderingar för annat än infrastrukturinvesteringar.

- Infrastruktur, järnvägsnätet

Det konstateras i betänkandet att det finns fördelningspolitiska aspekter på infrastrukturens funktionssätt. En mer funktionell prissättning inom infrastrukturområdet efterfrågas.

Jämlikhetskommissionen förespråkar ett offentligt ägt och förvaltad järnvägsnät med avgifter från operatörerna som är tillräckliga för att säkerställa en långsiktigt hållbar utbyggnad och förvaltning. En utredning av de tekniska infrastrukturens systemen föreslås, där utredningen bör ta ställning till bland annat principer för avgiftsättning när privata operatörer hyr utrymme i den statligt administrerade infrastrukturen.

Om transportsystemet på ett effektivt sätt ska bidra till minskad ojämlikhet är problembeskrivningen viktig, liksom målet med transportsektorns utformning och funktionssätt, jfr ovan. En sådan utredning som förordas bör beakta fastställda mål om den EU-gemensamma inre järnvägsmarknaden och villkor för denna. Det finns exempelvis EU-krav på hur avgifter ska

utformas inom järnvägsområdet. Samtidigt är det svårt att ta ställning till förslaget då beskrivningarna i betänkandet av utvecklingen på järnvägsmarknaden är förenklade och i delar missvisande.

- Infrastruktur, eldrivna fordon

Transportstyrelsen har inget emot att frågan hur ett enhetligt fungerande laddningssystem för eldrivna fordon ska bli tillgängligt i hela landet utreds. Det är möjligt att en sådan utredning skulle landa i att ett statligt administrerat system för laddning av elfordon vore det bästa, så som förespråkas i betänkandet. Transportstyrelsen föreslår dock att frågan utreds mer förutsättningslöst än vad som anges i jämlikhetskommissionens förslag.

Visserligen finns klimatbonusen, vars syfte är att förstärka miljöstyrningen och påskynda omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Ändå är ett hinder vad gäller elektrifieringen av fordonsflottan att fordonen är otillgängliga för den mindre köpstarka delen av befolkningen.

Det kan i sammanhanget vara värt att fästa uppmärksamheten på att i takt med att andelen eldrivna fordon ökar, minskar skatteintäkterna från fordonsflottan, vilka baseras på koldioxidutsläpp. Att koldioxidutsläppen minskar innebär inte nödvändigtvis att exempelvis vägslitaget eller behovet att utveckla infrastrukturen minskar.

- Regelefterlevnad och tillsyn

Jämlikhetskommissionen framhåller vikten av att svenska myndigheter ser till att kommersiella aktörer som verkar i Sverige följer de regler som gäller.

Jämlikhetskommissionen påpekar att inom bland annat transportsektorn har tillsynen varit bristfällig, vilket har påverkat inhemska företag och löntagare negativt. Jämlikhetskommissionen bedömer att tillsynen av EU-regelverkets efterlevnad behöver stärkas. Ett exempel som nämns är tillsynen av cabotage.

Det är svårt att bemöta skrivningarna om att tillsynen skulle vara bristfällig då det inte närmare beskrivs vari bristerna består. Jämlikhetskommissionen utgår från en studie som gjordes mellan 2013 och 2014 då cabotage var kriminaliserat och utredningarna ledde i mycket få fall till fällande dom. År 2015 genomförde Sverige en sanktionsväxling på området, vilket förenklade förfarandet i samband med utredning av ärenden med cabotageöverträdelser. Sanktionsväxlingen och en god samverkan mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten har lett till en succesiv ökning av antalet företag som blir sanktionerade för överträdelse mot cabotagereglerna.

Transportstyrelsen vill också understryka att det har skett en förändring av reglerna för yrkesmässiga transporter, det så kallade Mobilitetspaketet. Många av ändringarna syftar till att jämna ut förutsättningarna när det gäller internationella transporter och cabotage transporter mellan de olika medlemsstaterna.

Vad gäller cabotage till sjöss finns inga ifrågasättanden från EU och några systematiska överträdelser i Sverige är inte kända.

- Vikten av att ha ett arbete

I betänkandet framhålls vikten av att få invandrare (snabbare) i arbete och olika insatser för att åstadkomma detta diskuteras. Att investeringar i kollektiva nyttigheter som transportinfrastrukturen påverkar människor med olika inkomster på olika sätt berörs också. Jämlikhetskommissionen framhåller också att de regionala skillnaderna i ekonomisk aktivitet och tillväxt växer och att koncentration sker till storstäderna.

Här kan kostnaden för att ta körkort nämnas. I de delar av landet där tillgången till väl utbyggd kollektivtrafik saknas kan avsaknaden av körkort ha stor betydelse för människors möjligheter att ta sig till arbetsplatser, ta del av utbildning, kulturutbud et cetera. Att inneha förarbehörighet kan i vissa fall vara avgörande för att få ett arbete. Kostnaden för att ta körkort är emellertid så pass hög att det kan innebära svårigheter för låginkomsttagare. Det kan också finnas språkhinder. Förekomsten av så kallade svarta trafikskolor kan vara ett symptom på detta, liksom att andelen som avlägger förarprov utan att ha gått på trafikskola och att de som misslyckas vid proven (B) är stor. Störst är risken att misslyckas om man inte gått på trafikskola.

För tillfället finns körkortslånet för arbetslösa mellan 18 och 47 år som innebär att man kan få låna upp till 15 000 kronor från CSN för att kunna ta ett svenskt körkort med körkortsbehörighet B. En åtgärd som inte nämns i betänkandet är att utreda hur förarutbildningen skulle kunna göras billigare och mer tillgänglig för en större del av befolkningen.

- Dataunderlag för analys och forskning

Det ingår i Transportstyrelsens uppdrag att svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter. Data efterfrågas också från andra aktörer som ägnar sig åt transportrelaterad forskning. Det finns emellertid betydande svårigheter då registerlagstiftningen ibland hindrar att myndigheten söker ut data. Det handlar alltså inte bara, som jämlikhetskommissionen framhåller, om att utveckla statistiken. För att politiska beslut ska kunna fattas och offentlig verksamhet ska kunna bedrivas kunskapsbaserat, vilket framhålls av jämlikhetskommissionen, behöver också befintliga data kunna användas.

#### Avsnittet Regionala frågor

- Statlig närvaro i landet, offentlig service

Transportstyrelsen har inte tagit ställning för att ansluta, men ser för närvarande över om och i så fall hur Statens servicecenters servicekontor runt om i landet skulle kunna användas för att ge stöd till medborgare och

företag i kontakter med Transportstyrelsen, till exempel genom att ge stöd i att använda digitala tjänster.

Avsnittet Utbildning och kultur

- Myndighetsutövning i kommersiell verksamhet

I samband med att jämlikhetskommissionen problematiserar de fristående skolorna framhålls att det bör utredas om kommersiell verksamhet överhuvudtaget låter sig förenas med myndighetsutövning.

En principiell slutsats att myndighetsutövning inte kan ske inom ramen för kommersiell verksamhet skulle även kunna få stor påverkan på andra verksamheter än skolor.

Exempelvis skulle det kunna påverka tillsynsverksamheten inom sjöfartsområdet avseende svenska fartyg som går i internationell trafik.

Sjöfartstillsynen internationellt går generellt till så att flaggstaterna (det vill säga administrationen/myndigheten – Transportstyrelsen i vårt fall) har avtal med och har delegerat viss eller all tillsyn till RO (recognised organisation; EU-kommissionen beslutar vilka RO som medlemsstaterna får delegera till). Fartygen kan då nyttja de RO-inspektörer som finns runt om i världen istället för att anlita den nationella myndigheten och dess inspektörer (som ska flygas till den del av världen där fartyget befinner sig). I korthet genomför RO besiktningar och påtalar eventuella brister samt utfärdar certifikat. Transportstyrelsen genomför i sin tur tillsyn av RO.

I samband med att Transportstyrelsen utökade delegationen till RO har myndigheten minskat antalet egna inspektörer. För Transportstyrelsen skulle konsekvenserna av att inte kunna delegera tillsyn (myndighetsutövning) innebära att myndigheten behöver öka personalnumerären för att kunna genomföra tillsynen på egen hand. Ett annat scenario är att fartygen i större omfattning än idag flaggar ut.

Ett annat exempel är bilbesiktningen, som idag ackrediteras av Swedac.

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson efter föredragning av utredare Katarina Larsson.

Anita Johansson

Stf generaldirektör