



2022-12-21

Ert dnr: FI2022/02452

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående promemorian Bättre konsekvensutredningar (Ds 2022:22)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetraffiken drivs helt med el och tågtraffiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av utredningens förslag

I promemorian föreslås en ny förordning om konsekvensutredning (konsekvensförordningen) där bestämmelser om konsekvensutredningar samlas.

Konsekvensförordningen föreslås, i likhet med nu gällande regler, uppställa krav på att en konsekvensutredning ska redovisas när statliga förvaltningsmyndigheter under regeringen beslutar om föreskrifter eller allmänna råd. Konsekvensförordningen innehåller dessutom ett nytt krav på redovisning av en konsekvensutredning när de myndigheter som omfattas av förordningen lämnar in förslag till regeringen eller Regeringskansliet om att regeringen ska besluta om eller föreslå nya eller ändrade regler. Kravet innebär att konsekvensutredningar ska tas fram tidigare i regelgivnings- och beslutsprocesser än i dag, när förutsättningarna att göra strategiska val är som störst, vilket stärker förutsättningarna för att utforma ändamålsenliga åtgärder. Konsekvensförordningen föreslås även innehålla krav på kommittéer och särskilda utredare att, i enlighet med nu gällande regler, redovisa en konsekvensutredning för förslag som lämnas i ett betänkande.

Konsekvensförordningen innehåller nya och förtydligade krav på vad konsekvensutredningar ska innehålla. De nya kraven och förtydligandena syftar bl.a. till att säkerställa att konsekvensutredningar påbörjas tidigt och att de blir en integrerad del i processen med att ta fram förslag. Genom den nya regleringen uppställs vidare krav på att utvärdering och uppföljning ska planeras redan när en åtgärd utformas.

Konsekvensutredningar ska innehålla en analys av både för- och nackdelar med olika alternativ för att uppnå förändringen. De ska även innehålla en redogörelse av det eller de alternativ som bedöms lämpligast, och skälen för detta.



2022-12-21

Analysen av konsekvenserna av det förslag som lämnas eller beslut som fattas ska omfatta staten, kommuner, regioner, företag och andra enskilda. En beskrivning och om möjligt en beräkning ska göras av andra relevanta konsekvenser. Analysen av det förslag som lämnas eller beslut som fattas ska också innehålla en särskild beskrivning och beräkning av förslaget eller beslutets effekter av betydelse för företags kostnader och konkurrenskraft, minskade eller ökade utsläpp eller upptag av växthusgaser i Sverige respektive i utlandet och jämställdheten mellan kvinnor och män. Om dessa effekter inte kan beräknas ska detta motiveras. Dessutom ska analysen innehålla en redogörelse för hur det har säkerställts att förslaget eller beslutets utformning inte medför mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte. Analysen ska också innehålla en beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget eller beslutet kan utvärderas.

Det blir även tydligare att storleken på en konsekvensutredning ska stå i proportion till förslaget eller beslutets omfattning och effekter. Det tydliggörs också att konsekvensutredningar ska utgå från ett helhetsperspektiv, där konsekvenser för samhällets aktörer beskrivs och beräknas.

För att leva upp till de nya kraven lämnas även förslag om att vissa statliga myndigheter ska bistå med metodutveckling, vägledning och utbildning när det gäller konsekvensutredningar. Ekonomistyrningsverket (ESV) föreslås få i uppgift att koordinera detta arbete. En central del i ESV:s arbete blir att tillhandahålla vägledning om vilka samhällsområden som bör beaktas i en konsekvensutredning och hur omfattande en konsekvensutredning bör vara i olika fall. I promemorian föreslås även att ESV ska ge särskilt uppsökande stöd till kommittéer och särskilda utredare i deras arbete med konsekvensutredningar.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik har i en rad remissyttranden riktat kritik mot de konsekvensutredningar som ligger till grund för offentligt beslutsfattande i Sverige. Vi är därför positiva till ett nytt regelverk för konsekvensutredningar.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om konsekvensförordningen innehåller nya och förtydligade krav på vad konsekvensutredningar ska innehålla och till att de nya kraven och förtydligandena syftar bl.a. till att säkerställa att konsekvensutredningar påbörjas tidigt och att de blir en integrerad del i processen med att ta fram förslag, eftersom detta stärker förutsättningarna för att utforma ändamålsenliga åtgärder när förutsättningarna att göra strategiska val är som störst.

Vi är även positiva till att konsekvensutredningar ska innehålla en analys av både för- och nackdelar med olika alternativ för att uppnå förändringen och att de ska innehålla en redogörelse av det eller de alternativ som bedöms lämpligast, och skälen för detta. Jämfört med dagens reglering innebär förslaget att konsekvensutredningar ska tas fram utifrån en bredare ansats, där olika alternativ för att åstadkomma förändring används som underlag för att bedöma vilken åtgärd som är lämpligast.

Vi anser i likhet med promemorian att analysen av konsekvenserna av det förslag som lämnas eller beslut som fattas ska omfatta staten, kommuner, regioner, företag och andra enskilda.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att analysen av det förslag som lämnas eller beslut som fattas också ska innehålla en särskild beskrivning och beräkning av förslaget eller beslutets effekter av betydelse för minskade eller ökade utsläpp eller upptag av växthusgaser i Sverige respektive i utlandet och jämställdheten mellan kvinnor och män.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-12-21

I promemorians skriver Finansdepartementet att utformning av förslag och beslut inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än nödvändigt och att de åtgärder som vidtas av det offentliga därför bör vara samhällsekonomiskt motiverade, proportionerliga och kostnadseffektiva.¹

Det finns omfattande brister i samhällsekonomiska kalkylerna på trafikområdet. En brist är den tyngd som restidsvinster ges i de samhällsekonomiska kalkylerna, en annan är att olika värden för olika typer av trafikanter används för att beräkna nyttan av en tidsvinst². Tredje brist är att de etablerade trafikmodellverktygen är inte särskilt väl anpassade till stora och genomgripande samhällsförändringar eller komplexa orsakssamband. Ytterligare brister är att åtgärder för att öka kollektivtrafikens relativa attraktivitet betraktas i de traditionella samhällsekonomiska lönsamhetskalkylerna som olönsamma eftersom de inte klarar beakta de ekonomiska nyttorna av ett skifte till hållbart resande i städer. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför negativ till, som Finansdepartementet skriver i promemorian, att samhällsekonomiska principer behöver få större utrymme i konsekvensutredningar³ och att de samlade samhällsekonomiska effekterna måste analyseras och beaktas i samband att regler och andra offentliga åtgärder utformas och att den samhällsekonomiska nyttan i detta sammanhang ska ställas mot den samhällsekonomiska kostnaden⁴ innan det genomförs ett omfattande utvecklingsarbete av de samhällsekonomiska kalkylerna på trafikområdet. Annars är risken mycket stor att Regeringskansliet, statliga förvaltningsmyndigheter, kommittéer och särskilda utredare fattar beslut på felaktiga grunder.

Promemorians förslag om att Ekonomistyrningsverket (ESV) ska ansvara för metodutveckling, vägledning och utbildning i arbetet med konsekvensutredningar⁵ är ett steg i rätt riktning när det gäller samhällsekonomi, men ett alldeles för litet steg för att vara tillräckligt. Vi delar därför inte promemorians bedömning om att ett utökat stöd, samordnat av ESV, bedöms skapa förutsättningar för att sammanställa djupgående samhällsekonomiska konsekvensutredningar, i den utsträckning som sådana utredningar behövs.⁶ Innan det kan ställas krav på samhällsekonomiska konsekvensutredningar på trafikområdet är det nödvändigt att genomföra omfattande utveckling och reformering av de samhällsekonomiska kalkylerna och metoderna på trafikområdet.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

¹ S.92

² För en bra sammanfattning se exempelvis [Kritik mot Trafikverkets värdering av restid, DN 2020-02-11](#)

³ S.64

⁴ S.64

⁵ S.100-101

⁶ S.102