

Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) och Fler möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2025:96)

Transportstyrelsen tillstyrker respektive avstyrker vissa delar av utredningen enligt nedanstående redovisning. Synpunkterna är strukturerade i enlighet med kapitlen i de två betänkandena SOU 2024:29 och SOU 2025:96.

Transportstyrelsens synpunkter

Övergripande:

Transportstyrelsen välkomnar förslag och inspel på utveckling för att öka det svenska välbefinnandet. Dock ser myndigheten risker kopplade till flera av förslagen i betänkandena som innebär en ökad byråkrati med mer kontroll och granskning. Myndigheten ser även att det internationella perspektivet genomgående borde undersökas vidare och analyseras i högre grad.

Synpunkter relaterade till *Goda möjligheter till ökat välbefinnande (2024:29)*

Kapitel 5: Regelförenkling

Generell inställning:

Transportstyrelsen **avstyrker** en del av förslagen i sin nuvarande utformning. Myndigheten bedömer att förslagen medför en betydande arbetsbörda, vilket kräver personella resurser. Det kan även innebära behov av omprioriteringar för att inte tränga undan annan verksamhet som i sin tur kan leda till en försämrad service för Transportstyrelsens kunder. Förslagen leder även till ökad byråkratisering och Statskontoret (tidigare Ekonomistyrningsverket) riskerar att bli en flaskhals om föreskrifter inte får beslutas förrän konsekvensutredningen godkänts. Myndigheten anser att resonemangen i delbetänkandet fokuserar på sådana föreskrifter där Sverige har full bestämmanderätt och att perspektivet internationell regelgivning inte har analyserats i tillräckligt hög grad.

Förstärkt kompetens, stöd och granskning (avsnitt 5.6.2)

Transportstyrelsen **tillstyrker** förslaget att Statskontoret blir samordnande myndighet och stöder en funktion för systematiskt inhämtande av synpunkter från näringslivet. Myndigheten förutsätter dock att Statskontoret säkerställer bred, allsidig och flerdisciplinär kompetens i arbetet, liksom i arbetet med att stötta övriga myndigheter med konsekvensutredningar.

Återremitteringsrätt för Ekonomistyrningsverket (avsnitt 5.6.3):

Transportstyrelsen **avstyrker** förslaget gällande internationella regelverk, då möjligheten för Statskontoret att underkänna konsekvensutredningar riskerar att hindra Sverige från att uppfylla internationella åtaganden i tid. Det riskerar även att ökad byråkratisering. Förslaget tar inte heller tillräcklig hänsyn till tidsbristen som ofta uppstår när föreskrifter måste tas fram skyndsamt på grund av EU-rätt eller annan överordnad reglering.

Transportstyrelsen ansvarar för hundratals föreskrifter och anser att den nya konsekvensutredningsförfordningen (2024:183) redan ställer höga krav. Effekten av denna bör därför inväntas innan nya åtgärder vidtas.

Myndigheten menar även att proportionalitetsprincipen är avgörande och att internationella regelverk (EU, IMO, ICAO) kraftigt begränsar myndighetens handlingsutrymme vid införlivande.

Det finns även en tveksamhet till om skärpta krav ger avsedd nytta, istället förespråkar Transportstyrelsen bättre vägledning och metodstöd.

Uppföljning och utvärdering (avsnitt 5.6.5):

Transportstyrelsen **avstyrker** kravet på uppdatering av konsekvensutredningar inom tre år samt obligatorisk utvärdering av lagar inom fem år på grund av arbetsbelastningen som detta skulle medföra. Treårsgränsen avstyrks även med anledning av att det ofta tar längre tid än så att se faktiska effekter av reglering inom transportsektorn, exempelvis gällande utsläpp.

Det är oklart hur syftet tillgodoses genom en uppdatering av tidigare analys, myndigheterna bör själva få bestämma lämplig tidpunkt för uppföljning och lämpligt sätt att dokumentera behov av ändrad lagstiftning.

EU-arbete och faktapromemorior (avsnitt 5.6.9):

Transportstyrelsen **tillstyrker** att Regeringskansliets faktapromemorior utvecklas med avseende på konsekvensanalys men understryker att detta kräver utökade resurser på grund av den stora tidspressen i EU-arbetet.

Kapitel 11: Policyutveckling och försöksverksamhet

Metodstöd för försök i offentlig sektor (avsnitt 11.2.1):

Transportstyrelsen **tillstyrker** förslag om metodstöd men poängterar utmaningar kring mandat, bemyndigande och tillsynsmyndigheters dialog med aktörer.

Regulatoriska sandlådor (avsnitt 11.2.2):

Transportstyrelsen **tillstyrker** konceptet men noterar att det kan vara svårt att tillämpa inom internationellt reglerade områden (exempelvis sjö- och luftfart) utan särskilda undantagsklausuler.

Synpunkter relaterade till *Fler möjligheter till ökat välbefinnande (2025:96)*

Kapitel 4: Digitalisering och AI

Gemensam registerlag (avsnitt 4.4.2):

Transportstyrelsen **tillstyrker i huvudsak** utredning av en ramlag för register men betonar att specifika behov måste tillgodoses, exempelvis att Transportstyrelsen behöver ha mandat att föreskriva om metadata i fartygsregistret.

En alltför övergripande lösning riskerar även att missa komplexiteten i befintliga förordningar.

Informationsutbyte och OSL (avsnitt 4.4.2):

Transportstyrelsen **avstyrker** förslaget om att göra informationsutbyte mellan myndigheter till huvudregel i OSL. Myndigheten ser risker för den personliga integriteten och rikets säkerhet samt potentiella konflikter med dataskyddsförordningen (GDPR).

Kapitel 8: Klimat- och industripolitik

Styrmedel och prissättning (avsnitt 8.3.3):

Transportstyrelsen **tillstyrker** bedömningen att klimatpolitiken bör utgå från prissättning av utsläpp men påpekar att sjö- och luftfart redan omfattas av EU ETS och bör regleras internationellt.

Industripolitiska stöd (avsnitt 8.3.7):

Transportstyrelsen **tillstyrker i huvudsak** bedömningen att riktade stöd generellt bör undvikas, men vill samtidigt lyfta att det kan vara nödvändigt för klimatomställningen, exempelvis för att stimulera produktion av hållbara flygbränslen.

Kapitel 11: Kriminalitet och tillit

Motverkande av kriminalitet:

Transportstyrelsen **tillstyrker** förslagen som syftar till att motverka att bolag används som brottsverktyg.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Kajsa Möller, verksamhetsutvecklare Andreas Anvestam och utredare Malin Price, den senare föredragande.