

Datum
2019-11-27Dnr/Beteckning
TSG 2019-6008Ert datum
2019-08-22Er beteckning
S2019/02213/FST

s.fst@remissvarregeringskansliet.se

Socialdepartementet
s.remissvar@regeringskansliet.se

Betänkandet Styrkraft i funktionshinderspolitiken

Transportstyrelsen har anmodats att lämna synpunkter på rubricerat betänkande.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen stödjer i allt väsentligt betänkandets förslag till förstärkt styrning och uppföljning av funktionshinderspolitiken.

I betänkandet föreslås bl.a. att Trafikverket får samordningsansvaret för genomförandet av funktionshinderspolitiken. Transportstyrelsen upplever att Trafikverket redan i dag arbetar i enlighet med förslaget.

Transportstyrelsen vill framhålla vikten att samordningsansvarig myndighet avsätter erforderliga resurser för uppdraget.

Betänkandet tar inte upp dagens ansvarsförhållanden, regelverk och resursbehov på transportområdet. Transportstyrelsen ser dock ett behov av en tydligare lagstiftning som bättre klargör ansvarsförhållandena på transportområdet. För närvarande är föreskriftsansvaret enligt förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik delat på Trafikverket som ansvarar för väg- och järnvägstrafik, Sjöfartsverket som ansvarar för sjöfart och Transportstyrelsen som ansvarar för luftfart. Myndigheterna ska inom sina respektive områden initiera, planera och följa upp anpassningar. Vidare har Trafikverket ett samordningsansvar för funktionshinderspolitiken samtidigt som Transportstyrelsen har huvudansvaret för regelutveckling på transportområdet. Detta sammantaget riskerar att skapa en otydlighet i ansvarsförhållandena.

Transportstyrelsen får i sammanhanget påminna om den översyn som myndigheten gjorde 2012-2013 av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik på regeringens uppdrag. I Transportstyrelsens rapport från översynen (TSG 2012-95, daterad 2013-04-27) konstaterades bl.a. att det

under de senaste decennierna har skett en successiv anpassning av fordon och infrastruktur för att förbättra tillgängligheten för funktionsnedsatta. Det finns dock, menade myndigheten i översynen, fortfarande behov av bland annat samordning mellan en rad olika aktörer när fordon och fasta anläggningar ska tillgänglighetsanpassas. Samordningen har i viss mån försvårats, menade myndigheten, av att regelverk i vissa delar saknas och i vissa andra delar är föråldrat. Det konstaterades vidare att det kan komma att behövas tydligare krav för att säkerställa att gränssnittet mellan fordon/fartyg och anläggningar fungerar. Förslag till ändrad reglering lämnades i rapporten. Förslagen är ännu inte genomförda.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Per Wickenberg, tillika föredragande.

Anita Johansson
Ställföreträdande generaldirektör

Remittering av Betänkandet Styrkraft i funktionshinderspolitiken

Förslag till beslut

Transportstyrelsen stödjer i allt väsentligt betänkandets förslag till förstärkt styrning och uppföljning av funktionshinderspolitiken.

I betänkandet föreslås bl.a. att Trafikverket får samordningsansvaret för genomförandet av funktionshinderspolitiken. Transportstyrelsen upplever att Trafikverket redan i dag arbetar i enlighet med förslaget.

Transportstyrelsen vill framhålla vikten att samordningsansvarig myndighet avsätter erforderliga resurser för uppdraget.

Betänkandet tar inte upp dagens ansvarsförhållanden, regelverk och resursbehov på transportområdet. Transportstyrelsen ser dock ett behov av en tydligare lagstiftning som bättre klargör ansvarsförhållandena på transportområdet. För närvarande är föreskriftsansvaret enligt förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik delat på Trafikverket som ansvarar för väg- och järnvägstrafik, Sjöfartsverket som ansvarar för sjöfart och Transportstyrelsen som ansvarar för luftfart. Myndigheterna ska inom sina respektive områden initiera, planera och följa upp anpassningar. Vidare har Trafikverket ett samordningsansvar för funktionshinderspolitiken samtidigt som Transportstyrelsen har huvudansvaret för regelutveckling på transportområdet. Detta sammantaget riskerar att skapa en otydlighet i ansvarsförhållandena.

Transportstyrelsen får i sammanhanget påminna om den översyn som myndigheten gjorde 2012-2013 av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik på regeringens uppdrag. I Transportstyrelsens rapport från översynen (TSG 2012-95, daterad 2013-04-27) konstaterades bl.a. att det under de senaste decennierna har skett en successiv anpassning av fordon och infrastruktur för att förbättra tillgängligheten för funktionsnedsatta. Det finns dock, menade myndigheten i översynen, fortfarande behov av bland annat samordning mellan en rad olika aktörer när fordon och fasta anläggningar ska tillgänglighetsanpassas. Samordningen har i viss mån försvårats, menade myndigheten, av att regelverk i vissa delar saknas och i vissa andra delar är föråldrat. Det konstaterades vidare att det kan komma att behövas tydligare krav för att säkerställa att gränssnittet mellan fordon/fartyg och anläggningar fungerar. Förslag till ändrad reglering lämnades i rapporten. Förslagen är ännu inte genomförda.

Bakgrund

Styretredningen för funktionshinderspolitiken har haft i uppdrag att se över styrningen och uppföljningen av den nya politik som presenterades av regeringen och beslutades av riksdagen år 2017. Det nya målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet beaktas. Målet utgör den viktigaste grundförutsättningen för utredningens arbete och förslag. Eftersom målet numera utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning blir politiken en integrerad del av arbetet för mänskliga rättigheter. Utredningen utgår vidare från regeringens bedömningar och förslag angående hur den nya politiken ska bedrivas. Särskilt lyfter utredningen de fyra områden som den nya politiken ska inriktas på. De tre första handlar om principen om **universell utformning**, att **åtgärda befintliga brister i tillgänglighet** samt **individuella stöd och lösningar för individens självständighet**. Dessa tre syftar i sin tur gemensamt till det fjärde området som är att **förebygga och motverka diskriminering av personer med funktionsnedsättning**.

Utredningens förslag syftar sammantaget till att **skapa ett styr- och uppföljningssystem** som ger riksdag och regering förutsättningar för att **driva utvecklingen mot att funktionshinderspolitikens mål nås och att rättigheterna för personer med funktionsnedsättning förverkligas**. Det innebär i sin tur att systemet för uppföljning kommer att ha en central funktion i att ge riksdag och regering signaler när det gäller att rikta in styrning där det behövs för att uppnå den nya politikens mål.

Utredningens förslag bygger på en värdering och prioritering av vilka samhällsområden som är mest angelägna för genomförandet av funktionshinderspolitiken. Grunden för detta är regeringens bedömning att reformtakten inom funktionshinderspolitiken måste öka. Om detta ska kunna ske är det viktigt att tydligt **prioritera mot vilka samhällsområden** utvecklingsarbetet primärt ska riktas. Utredningen lägger därför fram förslag på hur politiken ska styras inom sju samhällsområden av särskild betydelse. **Transporter** är ett av dessa sju områden. Sju frågor inom respektive samhällsområde är av särskild vikt och ska därför genomgående prioriteras i styrning och uppföljning av den nya funktionshinderspolitiken: Digitalisering, Rättssäkerhet och rättsväsende, Fritid och idrott, Folkhälsa, **Upphandling** och **Konsumentfrågor**.

En myndighet inom vart och ett av de sju prioriterade samhällsområdena föreslås ha ett särskilt samordnande ansvar. Myndigheterna ska även vara

stödande och pådrivande inom sitt verksamhetsområde. **Trafikverket** föreslås få det samordnade ansvaret för Transporter.

Sedan funktionshinderspolitikens mål- och uppföljningsarbetet 2011-2016 har det inte hänt så mycket, därför är betänkandets förslag välkommet. Tankarna i förslaget är till största del bekanta för myndigheterna på transportområdet sedan tidigare. Bl.a. har Trafikverket redan fått det samordnade ansvaret för transportsektorn.

Remiss och samråd

Lagrådsremissen har internt remitterats till VJ och SL.

VJ; samråd har inhämtats på utkast till remissvar (Jonathan Sundin, Fredrik Montell)

SL; Sjö- och luftfart föreslår dock styrtredningen att se över huruvida den översyn som gjordes 2012-2013 av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik kan ge ytterligare effektiviseringar i uppfyllandet av målet för funktionshinderspolitiken, i alla fall att den inte försvårar det arbetet (se Regleringsbrev för budgetåret 2012 avseende Transportstyrelsen uppdrag 5). Transportstyrelsen gav då förslag som kan möjliggöra förbättringar för personer med funktionshinder i transportsystemet (Hans Persson, Annelie Sjölund o Christina Östberg)

Knäckfrågor.

Förslag till ändrad reglering som regeringen ännu inte tagit ställning till.

Förväntad effekt

En mindre effekt på TS verksamhet då myndigheten i stort redan nu arbetar i enlighet med betänkandets förslag.

Motiv till vårt ställningstagande

Berör TS marginellt. Det är positivt att den statliga målsättningen inom funktionsområdet tydliggörs.

Kontroversiellt

Nej.

Kommunikativa insatser

Inga kända behov.