

Transportinspektionen

Ansvarslag för vägtrafiken m.m.

Huvudbetänkande av Transportstyrelseutredningen

Stockholm 2008



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2008:44

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB

Stockholm 2008

ISBN 978-91-38-22969-9
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 19 juli 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att förbereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation.

Till särskild utredare förordnades från och med den 19 juli 2007 generaldirektören och chefen för Rikstrafiken Staffan Widlert.

Som experter förordnades den 20 juli 2007 byrådirektören Pia Berglund, Sjöfartsinspektionen; rättssakkunnige Ellika Eriksson, Näringsdepartementet; avdelningschefen Maria Gelin, Sjöfartsverket; avdelningschefen Jacob Gramenius, Luftfartsstyrelsen; direktören Rune Lindberg, Banverket; kanslirådet Charlotte Ottosson, Näringsdepartementet; avdelningschefen Janeric Reyier, Vägverket; chefsjuristen Jan Stålhandske, Järnvägsstyrelsen; ämnesrådet Astrid Nensén Ugglå, Finansdepartementet och trafiksäkerhetsexperten Per Öhgren, Vägtrafikinspektionen. Den 15 oktober entledigades Pia Berglund som expert. Samma dag förordnades ställföreträdande sjösäkerhetsdirektören Per Nordström, Sjöfartsinspektionen, som expert.

Som huvudsekreterare anställdes från och med den 1 september 2007 verksplaneraren Lars Hellsvik. Som sekreterare anställdes från och med den 17 september 2007 verksjuristen Bengt Magnusson. I utredningens arbete har även transportanalytikern Anders Wärmark, WSP Sverige AB, och redaktören Marika Engström, Scripta mandata, medverkat.

Utredningen har antagit namnet Transportstyrelseutredningen. Utredningen lämnade den 14 februari 2008 ett delbetänkande *Transportinspektionen – En myndighet för all trafik* (SOU 2008:9).

Utredningen avlämnar härmed sitt huvudbetänkande *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m.* (SOU 2008:44).

Stockholm den 2 maj 2008

Staffan Widlert

Lars Hellsvik

Bengt Magnusson

Innehåll

Sammanfattning	17
Författningsförslag – del A	39
Författningsförslag – del B	265
1 Uppdraget och bakgrunden	303
1.1 Tidigare utredningar	303
1.2 Uppdraget.....	304
1.3 Uppläggning av arbetet.....	305
1.4 Frågor som behandlats i delbetänkandet	308
2 Den nya myndigheten	311
2.1 Delbetänkandet och remissyttrandena	312
2.1.1 Delbetänkandet.....	312
2.1.2 Remissinstansernas synpunkter.....	312
2.1.3 Behoven av en utvecklad analys	315
2.2 Utredningens överväganden.....	316
2.2.1 Normgivning, tillståndsgivning och tillsyn som en del av transportpolitiken	316
2.2.2 Nya gränssnitt och samverkansbehov	318
2.2.3 Myndighetsuppgifter i en föränderlig värld	321
2.2.4 Myndighetsutövning i nya former.....	325
2.2.5 Normgivning och tillsyn i samma myndighet	334

3	Marknads-, konkurrens- och konsumentfrågor	337
3.1	Delbetänkandet och remissyttrandena	338
3.1.1	Delbetänkandet	338
3.1.2	Remissinstansernas synpunkter	338
3.2	Transportmyndigheternas nuvarande uppgifter inom området	339
3.2.1	Inledning.....	339
3.2.2	Järnväg	340
3.2.3	Luftfart	342
3.2.4	Sjöfart.....	343
3.2.5	Vägtransporter	344
3.3	Utredningens överväganden	344
4	Kontroll av vägtransporter och vägtrafik	351
4.1	Delbetänkandet och remissyttrandena	353
4.1.1	Delbetänkandet	353
4.1.2	Remissinstansernas synpunkter	354
4.2	Utgångspunkter.....	355
4.3	Vägverkets och Polisens utredning om kontroll av nyttotrafik på väg	356
4.3.1	Utgångspunkter för översynen	357
4.3.2	Konsekvenser av ökade kontrollkrav.....	358
4.3.3	Förändringar av kontrollsystemet.....	359
4.3.4	Nationell kontrollstrategi.....	361
4.3.5	Sanktions- och bonussystem.....	363
4.3.6	Finansiering.....	364
4.4	Normgivning och tillsyn enligt vägarbetslagslagen.....	365
4.4.1	Bakgrund	365
4.4.2	Tidigare utredningar	365
4.4.3	Beslut om arbetstidslag.....	368
4.5	Överlastavgifter	369
4.6	Fordonsbesiktning	369
4.6.1	Bakgrund	369
4.6.2	Översynen av fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige.....	370

4.7	Utredningens överväganden.....	374
4.7.1	Kontroll av nyttotrafiken på väg.....	374
4.7.2	Vägarbetstidslagen.....	381
4.7.3	Överlastavgifter	385
4.7.4	Besiktningen av fordon m.m.....	386
5	Rapportering, registrering och undersökning av olyckor	389
5.1	Delbetänkandet och remissyttrandena	390
5.1.1	Delbetänkandet.....	390
5.1.2	Remissinstansernas synpunkter.....	391
5.2	Mot en mer enhetlig analys av olyckor i transportsystemet	392
5.2.1	Bestämmelser om undersökning av olyckor	392
5.2.2	Statens haverikommission.....	393
5.2.3	Luftfart	394
5.2.4	Sjöfart	394
5.2.5	Spårbunden trafik	395
5.2.6	Vägtrafik.....	397
5.3	Rapporteringen och registreringen av vägtrafikolyckor.....	397
5.3.1	Våra utgångspunkter	397
5.3.2	Uppbyggnaden av STRADA	398
5.3.3	Olika överväganden om STRADA från integritets- och sekretessynpunkt	402
5.3.4	Vägverkets förslag till författningsreglering av STRADA m.m.	403
5.3.5	Sambandet mellan STRADA och djupstudierna	405
5.4	Utredningens överväganden.....	407
5.4.1	Undersökning av olyckor.....	407
5.4.2	Rapportering och registrering av vägtrafikolyckor ..	413
6	Räddningstjänst och transport av farligt gods	417
6.1	Delbetänkandet och remissyttrandena	417
6.1.1	Delbetänkandet.....	417
6.1.2	Remissyttrandena	418
6.2	Flyg- och sjöräddningen.....	420

6.3	Ambulansflyget	421
6.4	Farligt gods	421
6.5	Utredningens överväganden	422
6.5.1	Flyg- och sjöräddningen	422
6.5.2	Ambulansflyget	423
6.5.3	Transporter av farligt gods	424
7	Vissa övriga myndighetsuppgifter	425
7.1	Inledning	426
7.2	Stängselnämnden och Hallandsåskommittén	426
7.2.1	Stängselnämnden	426
7.2.2	Hallandsåskommittén	427
7.3	Pråmtillsyn	428
7.4	Vissa sektorsuppgifter inom luftfartsområdet	429
7.5	Utredningens överväganden	430
7.5.1	Stängselnämnden och Hallandsåskommittén	430
7.5.2	Pråmtillsyn	431
7.5.3	Vissa sektorsuppgifter inom luftfartsområdet	431
8	Forskning och statistik	435
8.1	Delbetänkandet och remissyttrandena	437
8.1.1	Delbetänkandet	437
8.1.2	Remissinstansernas synpunkter	438
8.2	Statistikförsörjningen inom Transportinspektionens verksamhetsområde	439
8.3	Nya förutsättningar för kunskapsförsörjningen	441
8.3.1	Ansvar för svensk transportforskning	441
8.3.2	Internationellt forskningssamarbete	442
8.3.3	Myndigheternas kunskaps- och forskningsstrategier	443
8.3.4	Ytterligare utgångspunkter i fråga om forskning för transporter	450
8.4	Utredningens överväganden	453
8.4.1	Några övergripande utgångspunkter	453

8.4.2	Transportstatistiken och informationsförsörjningen i stort.....	454
8.4.3	Forsknings- och utvecklingsverksamheten.....	458
9	Finansiering och avgiftssystem	463
9.1	Delbetänkandet och remissyttrandena	463
9.1.1	Delbetänkandet.....	463
9.1.2	Remissinstansernas synpunkter.....	464
9.2	Utvecklad analys av finansieringen av Transportinspektionens verksamhet inom vägområdet	466
9.2.1	Vägverket	466
9.2.2	Länsstyrelserna	470
9.3	Utredningens överväganden.....	472
10	Överklagandefrågor	475
10.1	Inledning.....	475
10.2	Frågor som tas upp till behandling	476
10.3	Kartläggning.....	477
10.3.1	Överklagande hos regeringen	477
10.3.2	Överklagande hos central myndighet.....	483
10.4	Utredningens överväganden och förslag	488
10.4.1	Överklagande hos regeringen	488
10.4.2	Överklagande hos central myndighet utom i körkorts- och yrkestrafikärenden.....	493
10.4.3	Överklagande i körkorts- och yrkestrafikärenden ...	496
10.4.4	Övrigt	503
11	Trafiksäkerhetslagstiftning för vägområdet	505
11.1	Utredningsuppdraget.....	505
11.2	Trafikinspektionsutredningens förslag och remissutfallet	505
11.3	Transportpolitikens mål och styrmedel.....	508
11.3.1	Nollvisionen.....	508
11.3.2	Det transportpolitiska målet och dess delmål.....	508

11.3.3	Transportpolitiska styrmedel	510
11.4	Tidigare utredningar	511
11.4.1	Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten (SOU 2000:43)	511
11.4.2	En vägtrafikinspektion (SOU 2002:65)	511
11.4.3	Säkerhet i vägtunnlar (Ds 2005:18)	512
11.5	Gällande lagstiftning	512
11.5.1	Allmänt om säkerheten i vägtrafiksystemet	512
11.5.2	Plan- och bygglagen och planering för infrastruktur	514
11.5.3	Särskilt om vägar och gator	518
11.5.4	Byggnadsverk och tunnlar	524
11.5.5	Lagen om skydd mot olyckor	526
11.5.6	Jämförelse med övriga trafikslag	527
11.6	EG-direktiv om åtgärder för säkrare vägar	530
11.6.1	Mål om halvering av antal dödade	530
11.6.2	Innehåll i kommande direktiv	530
11.7	Övergripande bedömning av reformbehovet	531
11.7.1	Många faktorer påverkar	532
11.7.2	Att styra bättre	533
11.7.3	Reformbehovet och utredningens uppdrag	535
11.8	Utredningens överväganden och förslag	535
11.8.1	Behov av utökat trafiksäkerhetsansvar	535
11.8.2	En lag om åtgärder för säkra vägar	538
11.8.3	Tillsynsfrågor	545
11.8.4	Tillsynsmyndighetens befogenheter	546
11.8.5	Trafiksäkerhetsanalys när vägar och gator ska byggas	547
11.8.6	Trafiksäkerhetsgranskning	549
11.8.7	Säkerhetsinspektioner	550
11.8.8	Rapportering och utredning av olyckor	551
11.8.9	Allmänt säkerhetskrav	552
11.8.10	Registerfrågor och lämnande av uppgifter	556
11.8.11	Överklagande och verkställighet	557
11.8.12	Sekretessfrågor	558
11.8.13	Bemyndiganden	558
11.8.14	Beslut om högsta tillåtna hastighet	559

11.8.15	Väghållarens möjligheter i övrigt att besluta om trafikföreskrifter.....	567
11.8.16	Anläggningslagen.....	568
11.9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	569
11.10	Övriga frågor.....	570
12	Konsekvenser.....	573
12.1	Inledning.....	573
12.1.1	Delbetänkandet.....	573
12.1.2	Remissinstansernas synpunkter.....	573
12.1.3	Konsekvensbeskrivningens uppläggning	575
12.2	Kostnader och intäkter för staten.....	576
12.2.1	Redovisningen i delbetänkandet.....	576
12.2.2	Effekter av nu presenterade förslag.....	577
12.2.3	Samlad bedömning.....	592
12.3	Kostnader och intäkter för kommuner, landsting, företag och enskilda.....	597
12.3.1	Redovisningen i delbetänkandet.....	597
12.3.2	Effekter av nu presenterade förslag.....	597
12.3.3	Samlad bedömning.....	601
12.4	Samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt	601
12.4.1	Redovisningen i delbetänkandet.....	601
12.4.2	Effekter av nu presenterade förslag.....	602
12.5	Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen	602
12.5.1	Redovisningen i delbetänkandet.....	602
12.5.2	Effekter av nu presenterade förslag.....	602
12.6	Konsekvenser för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet.....	603
12.6.1	Redovisningen i delbetänkandet.....	603
12.6.2	Effekter av nu presenterade förslag.....	604
12.7	Konsekvenser för små företag.....	604
12.7.1	Redovisningen i delbetänkandet.....	604
12.7.2	Effekter av nu presenterade förslag.....	604
12.8	Brottslighet och brottsförebyggande arbete	605

12.8.1 Redovisningen i delbetänkandet	605
12.8.2 Effekter av nu presenterade förslag	605
12.9 Rättsväsendet.....	606
12.9.1 Redovisningen i delbetänkandet	606
12.9.2 Effekter av nu presenterade förslag	606
12.10 Jämställdhet och integration.....	608
12.10.1 Redovisningen i delbetänkandet	608
12.10.2 Effekter av nu presenterade förslag	608
13 Författningskommentar	609
DEL A	611
13.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.....	611
13.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor	611
13.3 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	612
13.4 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)....	612
13.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	612
13.6 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	613
13.7 Förslag till förordning om överlastavgift.....	613
13.8 Förslag till förordning om ändring i vägkungörelsen (1971:954).....	614
13.9 Förslag till förordning om upphävande av kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning.....	614
13.10 Förslag till förordning om ändring i sekretessförordningen (1980:657)	615
13.11 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot föroreningar från fartyg.....	615

13.12	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:569) om lotsning m.m.....	616
13.13	Förslag till förordning om ändring i sjötrafikförordningen (1986:300)	616
	1 kap. 616	
13.14	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor	618
13.15	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter	618
13.16	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m.	619
13.17	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt	619
13.18	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:1652) om byggande av järnväg	619
13.19	Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779).....	619
13.20	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.....	620
13.21	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	620
13.22	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.....	621
13.23	13.23 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)	621
13.24	13.24 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd.....	621
13.25	Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526).....	622

13.26	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar.....	622
13.27	Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)	622
13.28	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:780) om instruktion för Skatteverket.....	623
DEL B		624
13.29	Förslag till lag om åtgärder för säkra vägar.....	624
13.30	Förslag till förordning om åtgärder för säkra vägar	629
13.31	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	631
13.32	Förslag till lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149)	632
13.33	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	632
13.34	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	633
13.35	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse	634
13.36	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)....	634
13.37	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)....	635
13.38	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning	636
13.39	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	636
13.40	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.....	637
13.41	Förslag till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97).....	637
13.42	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift	637

13.43 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	637
13.44 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	639
13.45 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	640
13.46 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90).....	640
13.47 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter	640
Särskilt yttrande	641
Bilaga 1 Kommittédirektiv	643

Sammanfattning

Inledning

Vårt uppdrag är att utreda ansvar och uppgifter för en ny inspektionsmyndighet för samtliga trafikslag – järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Verksamheten ska omfatta norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler. Myndigheten ska också vara registermyndighet och företräda Sverige i de internationella organisationer där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområde sker.

Den nya myndigheten ska inleda sin verksamhet den 1 januari 2009.

Den 14 februari lämnade vi ett delbetänkande (SOU 2008:9), där vi redovisade de förslag och den information som krävdes för att regeringen redan under våren 2008 skulle kunna fatta beslut om att inrätta den nya myndigheten. Därefter gick delbetänkandet ut på remiss och ett hundratal remissinstanser lämnade synpunkter.

I detta huvudbetänkande redovisas kompletterande överväganden och förslag. Vi föreslår att en trafiksäkerhetslagstiftning ska införas inom vägområdet. Vi lägger även fram förslag om hur en utökad kontroll av fordon och arbetstider på väg och hos företag bör organiseras, regler för rapportering och undersökning av olyckor, organisationen av räddningstjänst m.m. Vidare redovisas de förslag till författningsändringar som föranleds av våra överväganden i dessa delar eller av organisationsförändringen som sådan.

I huvudbetänkandet utvecklar vi också vår syn på hur förutsättningarna för statistikförsörjningen samt forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportsektorn påverkas av organisationsförändringen och hur dessa verksamheter bör organiseras på längre sikt. Huvudbetänkandet innehåller också ett mer utvecklat finansieringsförslag och en kompletterad konsekvensanalys. Vi pekar även på några frågor som vi anser bör utredas vidare i särskild ordning.

Vi har valt att kalla den nya myndigheten Transportinspektionen. Regeringen kan komma att fatta beslut om den nya myndigheten under tiden som detta betänkande trycks och kan då bland annat välja att ge myndigheten ett annat namn.

I vårt fortsatta arbete under 2008 utformas organisation och styrprinciper för den nya myndigheten. Dessutom förbereds överföring av personal och rekrytering av nyckelbefattningar. Under 2008 upprättas också ett definitivt förslag till budget för Transportinspektionens verksamhet under år 2009.

I det följande presenteras våra förslag.

Den nya myndigheten

Vi anser att Transportinspektionens verksamhet ska utgå från en helhetssyn på transportpolitiken och transportsystemets utvecklingsförutsättningar. Det innebär bland annat att inspektionen fortlöpande bör pröva hur verksamheten kan utformas så att den på bästa sätt främjar en önskvärd utveckling av transportsystemet och bidrar till att det transportpolitiska målet nås. Transportinspektionen måste också ha en väl utvecklad förmåga och beredskap att möta omvärldsförändringar genom en anpassning av den egna verksamheten. Det trafikslagsövergripande ansvaret medför enligt vår mening att inspektionen blir bättre rustad att möta framtida utmaningar.

Transportinspektionen måste samverka med bland annat övriga transportmyndigheter för att transportpolitiken ska kunna utvecklas och genomföras som en sammanhängande helhet. En sådan samverkan är också nödvändig för att verksamheten ska kunna leva upp till de förvaltningspolitiska målen, för att uppnå ett effektivt samlat resursutnyttjande och för att den löpande verksamheten ska kunna fungera smidigt när inspektionen bildas och tillförs ansvarsområden från övriga myndigheter. Samtidigt måste Transportinspektionen i sin myndighetsutövning iaktta vissa principer om integritet, oberoende och rättssäkerhet för att inspektionens verksamhet ska kunna mötas med tilltro.

Vi föreslår att Transportinspektionen får i uppdrag att:

- Redovisa en plan för hur myndigheten ska leva upp till målen för utvecklingen av 24-timmarsmyndigheten.

- Tillsammans med Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket lämna förslag till riktlinjer för hur det internationella arbetet bör organiseras.
- Påbörja ett regelförenklingsarbete inom sitt ansvarsområde.

Vidare föreslår vi att Transportstyrelseutredningen ska få i uppdrag att under den kvarvarande utredningstiden och i samverkan med Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket ta fram riktlinjer och rutiner för hur allmänhetens och företagens ärenden ska lotsas rätt mellan dessa myndigheter och Transportinspektionen.

Marknads-, konkurrens- och konsumentfrågor

Vi anser att det behövs fortlöpande marknadsbevakningsinsatser inom hela transportområdet och att dessa insatser bör vara inriktade mot såväl konkurrens- som konsumentfrågor. Detta behov kommer också att öka som en följd av pågående och förväntade omstruktureringar på transportmarknaden och i regleringen av denna. De uppgifter av detta slag som nu finns på järnvägs- och luftfartsområdet, och som kommer att övertas av Transportinspektionen, bör därför vidgas till att gälla hela transportmarknaden.

Förhållandena skiftar dock mellan olika transportmarknader och marknadsbevakningsinsatserna måste anpassas till detta. Samtidigt bör möjligheterna till erfarenhetsöverföring mellan de olika verksamheter som sammanförs inom Transportinspektionen naturligtvis tas tillvara. Vi anser vidare att regeringen bör överväga att ge Transportinspektionen en mer aktiv marknadsövervakande roll på transportområdet eller inom vissa delar av transportmarknaden.

Vi föreslår att Transportinspektionen får i uppdrag att:

- I samråd med Konkurrensverket och Konsumentverket närmare utreda hur inspektionens marknadsbevakning bör utformas för att myndigheternas samlade insatser ska bli så effektiva och verkningsfulla som möjligt.
- Inleda ett utvecklingsarbete om formerna för myndighetens marknadsbevakningsinsatser och att återrapportera resultaten i lämplig form.

Vi föreslår också att Transportinspektionens budget ska utökas med 1 Mkr för att finansiera det vidgade uppdraget att svara för marknadsbevakning inom hela transportområdet.

Kontroll av vägtransporter och vägtrafik

Vi föreslår att Transportinspektionen ska ha ett övergripande ansvar för kontrollen av vägtransporter och vägtrafik. Den nya myndigheten ska i samverkan med övriga berörda myndigheter ansvara för att utveckla en samordnad svensk kontrollstrategi för nyttotrafiken på väg. Denna kontrollstrategi ska omfatta samtliga kontrollområden och baseras på ett heltäckande riskvärderings-system.

Vi föreslår också att Transportinspektionen från och med den 1 januari 2010 ska överta Polisens ansvar för kontrollen av kör- och vilotider hos företag. Från samma tidpunkt anser vi att den nya myndigheten ska överta Arbetsmiljöverkets uppgifter när det gäller normgivning, tillsyn m.m. inom ramen för lagstiftningen om vägarbetstider samt lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Även tillsynen och eventuella andra bemyndiganden inom ramen för den reglering av kör- och vilotiderna vid internationell järnvägstrafik, som regeringen nyligen föreslagit, anser vi ska hänföras till den nya myndighetens ansvarsområde. Polisen ska även fortsättningsvis svara för kontrollen på väg.

Kontrollerna av kör- och vilotiderna inom nyttotrafiken ska successivt utökas, mätt i kontrollerade arbetsdagar, så att kraven i EU:s s.k. kontrolldirektiv uppfylls. De ska tills vidare fördelas lika mellan kontroll på väg och kontroll hos företag. Under den uppbyggnadsfas som är nödvändig för att möta de ökade kraven på kontroll av kör- och vilotider ska företagskontrollerna inriktas främst på hur företagen följer reglerna. Vägkontrollerna ska i första hand inriktas mot hur förarna följer reglerna. För att möjliggöra uppbyggnaden av ett riskbaserat kontrollsystem föreslår vi att företag som innehar tunga lastbilar, tunga släp eller bussar, men inte behöver trafiktillstånd för sin verksamhet, ska anmäla fordonet för registrering i Trafikregistret.

Vi föreslår vidare att ett avgiftsbaserat sanktionssystem, riktat mot företags överträdelser av kör- och vilotidsreglerna, ska införas från den 1 januari 2010 och ersätta nuvarande straffsanktion. För överträdelser som begås av förare ska tills vidare nuvarande sank-

tionssystem med böter behållas. Kontrollen av hur företagen följer kör- och vilotidsreglerna och bestämmelserna i vägarbetstidslagen samt den normgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamhet i övrigt inom området, som Transportinspektionen svarar för, föreslås bli finansierad med avgifter från och med den 1 januari 2010.

Vi föreslår också att:

- Vägverket får i uppdrag att i samverkan med Rikspolisstyrelsen förbereda införandet av en ny organisation för kontrollen av kör- och vilotiderna i företag. Vägverkets uppdrag övertas av Transportinspektionen från den 1 januari 2009.
- Rikspolisstyrelsen får i uppdrag att föreslå hur en ökad likformighet ska åstadkommas i kontrollen på väg i olika delar av landet samt hur bilinspektörernas befogenheter kan utökas för ett effektivare utnyttjande av befintliga kontrollresurser.

De kontroller av kör- och vilotiderna hos företag som Transportinspektionen föreslås överta år 2010 beräknas kräva ett tillskott på närmare 194 årsarbetskrafter och cirka 130 Mkr. Till detta kommer de utvecklings- och utbildningskostnader som är kopplade till kontrollsystemet och som uppgår till närmare 35 Mkr. Den löpande kostnaden för kontrollsystemet, utöver själva kontrollen av kör- och vilotiderna hos företag, beräknas uppgå till cirka 26 Mkr. Den i särklass största kostnadsposten är förvaltningen av riskvärderingssystemet, som bedöms kosta cirka 18,5 Mkr per år. De resurser som bör överföras från Arbetsmiljöverket till Transportinspektionen för övertagandet av ansvaret för tillsynen enligt vägarbetstidslagen m.m. har vi bedömt motsvara 2,5 årsarbetskrafter och en kostnad om cirka 2 Mkr. Denna överföring av resurser bör ske från och med år 2010.

I detta kapitel behandlas också överlastavgifter och kontrollbesiktning av fordon. Vi föreslår att Skatteverkets övergripande ansvar för överlastavgifter överförs till Transportinspektionen från och med den 1 januari 2009. Denna förändring bedöms inte kräva någon överföring av resurser mellan myndigheterna.

Vi lägger inte i denna utredning fram några förslag om hur marknaden för fordonsbesiktningar ska organiseras, men vi har noterat att det finns sådana förslag och att de kan komma att påverka resursbehoven vid Transportinspektionen i betydande grad. Det har beräknats att den behöriga myndigheten inom området – vilket med våra förslag bör vara Transportinspektionen – bör

tillföras i storleksordningen 25–37 heltidsanställda tjänster från AB Svensk Bilprovning och att det därtill krävs ett ytterligare resurstillskott som en konsekvens av att besiktningens marknaden öppnas. Dessa resursbehov är dock inget som vi beaktar i vår konsekvensbeskrivning.

Rapportering, registrering och undersökning av olyckor

Ansvars- och rollfördelningen mellan Statens haverikommission och tillsynsmyndigheterna (Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsinspektionen) när det gäller undersökningar av olyckor skiljer sig för närvarande åt mellan trafikgrenarna. Vår principiella uppfattning är att ansvars- och rollfördelningen bör vara densamma oavsett trafikslag, såvida inte starka skäl talar för att förhållandena inom en viss trafikgren motiverar att särskilda avsteg görs från vad som gäller generellt. Vi konstaterar dock att det finns argument för båda de huvudmodeller som nu tillämpas och att det fordras ytterligare utredning för att avgöra om en generell ansvars- och rollfördelning är lämplig och hur den i så fall bör utformas.

Vi föreslår därför att Transportinspektionen från den 1 januari 2009 ska överta Järnvägsstyrelsens, Luftfartsstyrelsens och Sjöfartsverkets uppgifter enligt lagen och förordningen om undersökning av olyckor. Vi anser också att vägtrafiken ska behandlas på likartat sätt som övriga trafikgrenar när det gäller undersökning av olyckor. Detta föreslår vi tills vidare ska markeras genom att vägtrafiken omnämns särskilt i lagen och förordningen om undersökning av olyckor. Undersökning av olyckor och olyckstillbud inom vägtrafiken ska dock fortsatt genomföras enligt de kriterier som gäller för andra allvarliga olyckor.

Vi föreslår också att Transportinspektionen ska vara tillsynsmyndighet enligt lagen om undersökning av olyckor även i fråga om vägtrafik. Som en konsekvens av detta anser vi vidare att den nya myndigheten från den 1 januari 2009 ska överta den del av Statens räddningsverks ansvar för finansieringen av verksamheten vid Statens haverikommission som hänför sig till uppgifter om vägtrafiken. Detta medför att 2,7 Mkr bör överföras från Räddningsverkets till Transportinspektionens anslag för detta ändamål.

I detta sammanhang behandlar vi också ansvaret för Vägverkets system för rapportering och registrering av olyckor, STRADA. Vår slutsats är att verksamheten ska övertas av Transportinspektionen.

Utvecklingen och förvaltningen av STRADA beräknas kräva drygt 14 årsarbetskrafter och en total kostnad om 19,2 Mkr. Vårt förslag innebär således att dessa resurser ska överföras från Vägverket till Transportinspektionen från år 2009 i tillägg till de resursöverföringar som vi föreslog i vårt delbetänkande. Vi föreslår också att verksamheten inom ramen för STRADA ska författningsregleras och att finansieringen av rapporteringen från sjukvården till STRADA säkras genom en överenskommelse mellan staten och kommunsektorn. Detta beräknas medföra en ökad kostnad för staten med cirka 11 Mkr.

Räddningstjänst och transport av farligt gods

Vi behandlar i detta kapitel organisationen av flyg- och sjöräddningen, ansvaret för ambulansflyget och transporter av farligt gods.

Vi föreslår att organisationen av flyg- och sjöräddningen ska utredas inom ramen för en större översyn av räddningstjänsten. Vi anser att det i direktiven till en sådan utredning ska ingå att föreslå en annan organisatorisk hemvist för flygräddningen än Transportinspektionen.

Vidare föreslår vi att Luftfartsstyrelsens ansvar för ambulansflyget ska överföras till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap från och med den 1 januari 2009.

Vi konstaterar också att frågan om hur myndighetsansvaret för transportrelaterade frågor om farligt gods ska utformas får lösas i samråd med utredningen om en ny myndighet med ansvar för frågor om samhällets krisberedskap och säkerhet.

Vissa övriga myndighetsuppgifter

Vi har under vårt utredningsarbete uppmärksammat att Regeringskansliet och regeringen i några promemorior och utredningsdirektiv aviserat att Transportinspektionen från årsskiftet 2008/2009 kan komma att få överta vissa uppgifter som vi tidigare inte behandlat i våra egna överväganden. I detta kapitel beskriver vi kort dessa uppgifter. Vi tar också upp frågan om hur tillsynen av mudderverk, pontonkranar och pråmar bör organiseras, eftersom frågan aktualiserats inom ramen för vårt utredningsarbete. Slutligen

redovisar vi vissa ytterligare överväganden om ansvaret för vissa sektorsuppgifter inom luftfartsområdet.

I fråga om tillsynen enligt fartygssäkerhetsförordningen över mudderverk, pontonkranar samt pråmar anser vi att en överföring av uppgifterna till Transportinspektionen inte kan vara ändamålsenlig. Vår bedömning är därför att tillsynen även fortsättningsvis bör utövas av Arbetsmiljöverket.

Vi bedömer däremot att nuvarande Stängselnämndens uppgifter på ett naturligt sätt bör kunna inrymmas i Transportinspektionens verksamhet i enlighet med vad som har föreslagits i en departementspromemoria med förslag till ändringar i lagen om stängsel-skyldighet för järnväg m.m.

Regeringen har i tilläggsdirektiv till Hallandsåskommittén konstaterat att den nya trafikinspektionsorganisationen planeras inleda sin verksamhet vid årsskiftet 2008/09 och kan överta den fortsatta granskningen av tunnelbygget. Vi bedömer att Hallandsåskommitténs uppdrag till stor del ligger vid sidan av vad som bör vara Transportinspektionens ordinarie uppgifter. Ett övertagande av Hallandsåskommitténs uppgifter ser vi därför som en tillfällig lösning under den tid som återstår tills byggandet av tunnarna i Hallandsås slutförts. Vi utgår från att Transportinspektionen på nytt prövar frågan om hur verksamheten ska bedrivas när Hallandsåskommittén har redovisat sina erfarenheter av hur denna typ av granskningsarbete kan nyttiggöras.

Vi identifierade redan i vårt delbetänkande ett antal sektorsuppgifter inom luftfartsområdet, som ingår i Luftfartsstyrelsens nuvarande verksamhet, men som bedömts vara principiellt svår-förenliga med Transportinspektionens tilltänkta ansvarsområde. Det gäller uppgifterna att generellt följa upp det transportpolitiska målet inom sektorn, att lämna driftstöd till icke statliga flygplatser, frågor kring allmän trafikplikt och frågor med anknytning till infrastrukturplaneringen.

Vi föreslår nu att det i direktiven till en eventuell utredning om fortsatt omorganisation av transportmyndigheterna tydligt ska framgå att en uppgift för en sådan utredning ska vara att föreslå hur den generella uppföljningen av det transportpolitiska målet inom luftfartssektorn ska organiseras, liksom driftstödet till icke statliga flygplatser, frågor kring allmän trafikplikt på luftfartsområdet samt luftfartssektorns medverkan i infrastrukturplaneringen. Av direktiven bör också enligt vår mening framgå att dessa frågor inte ska ingå i Transportinspektionens uppgifter annat än övergångsvis.

Om någon fortsatt omstrukturering av transportmyndigheterna inte blir aktuell, föreslår vi att frågor om allmän trafikplikt inom luftfartsområdet och driftsstöd till icke-statliga flygplatser från och med den 1 januari 2009 förs över till Rikstrafikens ansvarsområde och den generella uppföljningen av det transportpolitiska målet inom luftfartssektorn och luftfartssektorns medverkan i infrastrukturplaneringen till SIKAs ansvarsområde.

Forskning och statistik

När Transportinspektionen bildas innebär det att en ny myndighet med ett transport- och trafikslagsövergripande uppdrag tar form. Detta skapar enligt vår mening en ny situation som i olika avseenden kan förändra förutsättningarna för organisationen av såväl statistik- och informationsförsörjningen som kunskapsförsörjningen och den samhällsmotiverade forsknings- och utvecklingsverksamheten på transportområdet.

Transportinspektionen kommer på kort sikt att överta de uppgifter i fråga om statistik- och informationsförsörjningen på transportområdet som nu innehas av Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och de delar av Vägverket som överförs till Transportinspektionen, utan att det i övrigt sker några nämnvärda förändringar i verksamheten. På längre sikt bedömer vi dock att det kommer att uppstå betydande samordningsfördelar inom Transportinspektionen när det gäller statistikproduktionen och informationshanteringen i stort.

Vi anser att tillgången till statistik och annan information om verksamheter på transportområdet kommer att bli allt viktigare såväl för Transportinspektionens egen del som för samhället i stort. Ett samlat ansvar för den officiella statistiken bör enligt vår mening eftersträvas även vid en mer genomgripande omorganisation av myndighetsstrukturen på transportområdet. Ansvaret bör ligga på SIKAs och följa denna myndighets övriga uppgifter in i en ny organisation om detta blir aktuellt.

Vi anser att det bör ligga i varje myndighets ansvar att avsätta resurser för den forskning och utveckling som är motiverad utifrån den egna verksamhetens behov. Vi föreslår alltså att Transportinspektionen, liksom övriga myndigheter på transportområdet, ska svara för den forskning och utveckling som är motiverad utifrån den egna verksamhetens behov. Transportinspektionen bör, som

underlag för sådana insatser, utveckla en för myndigheten gemensam forsknings- och utvecklingsstrategi som är integrerad i den övergripande verksamhetsplaneringen.

På transportområdet finns därutöver ett behov av en övergripande samhällsmotiverad forsknings- och utvecklingsverksamhet som utgår från transportsystemet som helhet och dess samspel med omvärlden och som är inriktad mot att tillgodose hela samhällets behov av kunskapsförsörjning. Vi föreslår att ansvaret för denna forskning och utveckling tills vidare ska ligga kvar hos Banverket, Vägverket och VINNOVA. Detta ansvar innefattar även sådan forsknings- och utvecklingsverksamhet som är inriktad på de frågor som kommer att höra till Transportinspektionens verksamhetsområde, vilket bör tydliggöras i Banverkets, Vägverkets och VINNOVA:s uppdrag. Transportinspektionens behov av att ha inflytande över denna forskning bör övergångsvis kunna tillgodoses bland annat genom befintliga samverkansorgan, medlemskap i programråd etc.

Vi anser emellertid samtidigt att det är ett principiellt problem att ansvaret för övergripande samhällsmotiverad forskning, genom den nu aktuella omorganisationen, blir förlagt till myndigheter som själva är dominerande avnämare av en delmängd av forskningsresultaten. Detta kan påverka prioriteringarna av forskningsinsatserna eller i vart fall medföra att prioriteringarna ifrågasätts. Hur ett mer sammanhållet ansvar för den transportpolitiskt motiverade forskningen ska organiseras på längre sikt bör därför prövas mot bakgrund av hur myndighetsuppgifterna och ansvaret inom transportområdet i stort kommer att organiseras.

Enligt vår uppfattning är det en betydande fördel om den samhällsmotiverade transportforskningen kan planeras, finansieras och organiseras på trafikslagsövergripande nivå. Samtidigt är det angeläget att ansvaret för denna forskning – till skillnad från ansvaret för den verksamhetsnära forskningen och utvecklingen – i så stor utsträckning som möjligt kan hållas skilt från verksamhetsansvaret inom sektorn. Ytterligare en viktig utgångspunkt är att de transportpolitiskt motiverade forskningsinsatserna bör vara en del i en övergripande transportpolitisk avvägning och alltså inte ses som en del i en allmän forsknings- eller innovationspolitik.

Finansiering och avgiftssystem

Vi föreslår att nya finansieringsprinciper och nya avgifter införs den 1 januari 2010 – dels delvis enligt de riktlinjer som redovisades i vårt delbetänkande, dels enligt de ställningstaganden som kommer att göras i den fortsatta beredningen av Avgiftsutredningens (SOU 2007:96) och Tillsynsutredningens (SOU 2004: 100) förslag.

I samband med att förslag till budget för 2009 upprättas, görs en översyn och fördelning av de anslag och avgifter som finansierar sådan verksamhet som från den 1 januari 2009 kommer att återfinnas i Transportinspektionen eller drivs under den nya myndighetens ansvar.

Överklagandefrågor

När det gäller överklagandefrågor föreslår vi följande.

Överklagande hos regeringen

Följande författningar ändras så att en central myndighets beslut i ärenden om meddelande av föreskrifter som avses i 8 kap. regeringsformen inte får överklagas:

- Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister
- Trafikförordningen (1998:1276)
- Vägmarkesförordningen (2007:90)

Förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift kompletteras med en upplysning om överklagande enligt 22 a § förvaltningslagen i fråga om beslut om återbetalning.

Länsstyrelsebeslut som i dag får överklagas hos regeringen enligt militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) ska i stället överklagas hos Transportinspektionen.

Överklagande hos central myndighet utom i körkorts- och yrkestrafik-ärenden

Med utgångspunkt i utredningens förslag om en trafiksäkerhetslagstiftning på vägområdet, ändras trafikförordningen (1998:1276)

så att beslut av statlig väghållningsmyndighet får överklagas hos Transportinspektionen.

Överklagande i körkorts- och yrkestrafikärenden

De beslut av Transportinspektionen, som i dag meddelas av länsstyrelse och överklagas till Vägverket, ska överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta gäller dock inte tillstånd till linjetrafik, som även fortsättningsvis ska överklagas hos regeringen.

Med undantag av beslut om överlastavgift och om introduktionsutbildning ska Transportinspektionens beslut överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets personen som frågan rör är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets personen vistas. Om frågan rör en juridisk person ska beslutet överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns. Om den fysiska personen inte vistas i Sverige, eller om den juridiska personens ledning finns utanför Sverige, ska beslutet överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Transportinspektionens beslut om överlastavgift ska i fråga om motordrivna fordon som är registrerat i Sverige, eller en släpvagn som dras av sådant fordon, överklagas till den länsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I andra fall ska beslut om överlastavgift överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Övriga beslut av Transportinspektionen, inklusive introduktionsutbildning, ska överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Trafiksäkerhetslagstiftning på vägområdet

Inom trafiksäkerhetsområdet föreslår vi en ny lagstiftning enligt följande.

En lag om åtgärder för säkra vägar

Ett utökat och tydligare ansvar för trafiksäkerheten vid väghållning ska införas genom en lag om åtgärder för säkra vägar och i övrigt genom en kompletterande förordning. I den utsträckning som det är möjligt anpassas lagen till innehållet i det förslag till EG-direktiv som är under behandling. Genom bemyndiganden i lagen och förordningen ska ytterligare föreskrifter kunna meddelas av myndighet.

I lagen ställs krav på väghållaren att

- för varje vägprojekt genomföra en trafiksäkerhetsanalys, och
- systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga skador till följd av användningen av vägen eller gatan.

I lagen ställs vidare krav på väghållaren att i fråga om vägar som ingår i TEN-vägnätet

- för varje vägprojekt låta genomföra en trafiksäkerhetsgranskning och utse en trafiksäkerhetsrevisor som är godkänd av tillsynsmyndigheten,
- genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägen, kartlägga olycksdrabbade vägsträckor och upprätta en plan för åtgärder, samt
- upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit.

Kravet på en trafiksäkerhetsanalys och på att vidta åtgärder för att förebygga skador ska gälla alla vägar och gator, utom särskilt anordnade vintervägar. För att kunna anpassa dessa krav till typ av väg bemyndigas regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, att föreskriva undantag. I fråga om trafiksäkerhetsanalyser ska i lagen undantas sådana vägar som omfattas av en motsvarande analys i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10). Övriga krav ska vara begränsade till vägar som ingår i TEN-vägnätet, om inte regeringen föreskriver att kraven ska omfatta även andra vägar.

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, bemyndigas också att föreskriva krav på att väghållare ska utreda trafikolyckor och lämna uppgifter om väginfrastrukturen.

I förordningen undantas vägar som endast i liten utsträckning används av allmänheten för trafik.

Tillsynsfrågor

En väghållare (statlig, kommunal eller enskild) ska stå under tillsyn när det gäller säkerheten i den infrastruktur som väghållaren ansvarar för. Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. I förordningen bestäms att Transportinspektionen ska vara tillsynsmyndighet.

Tillsynsmyndighetens befogenheter

Tillsynsmyndigheten ska ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen och ska också ha rätt att meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs. Förelägganden och förbud ska kunna förenas med vite.

Trafiksäkerhetsanalys när vägar och gator ska byggas

För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av effekterna på trafiksäkerheten och de överväganden som gjorts. I förordningen anges de närmare kraven på en sådan analys.

Trafiksäkerhetsgranskning

För varje vägprojekt ska väghållaren, om vägen ingår i TEN-vägnätet, utse en trafiksäkerhetsrevisor som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Denne ska följa den fysiska planeringen av vägen, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta en revisionsrapport. I förordningen och myndighetsföreskrifter regleras det närmare förfarandet samt revisorns verksamhet och uppgifter.

Säkerhetsinspektioner

I fråga om vägar som ingår i TEN-vägnätet ska väghållaren genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägen, kartlägga olycksdrabbade vägsträckor och upprätta en plan för åtgärder.

Rapportering och utredning av olyckor

I fråga om vägar som ingår i TEN-vägnätet ska väghållaren upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit. Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för väghållare att genomföra utredningar över trafikolyckor.

I förordningen bestäms att alla väghållare ska utreda trafikolyckor som medfört att någon omkommit. Detta ska dock inte gälla annan väghållare än staten, så länge Vägverket enligt vad som är särskilt föreskrivet har skyldighet att genomföra sådana utredningar (djupstudier) över alla dödsolyckor på vägarna.

Allmänt säkerhetskrav

Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga skador till följd av användningen av vägen. Kravet gäller i den utsträckning som det inte kan anses orimligt att uppfylla det. Vid denna bedömning ska särskilt beaktas den omedelbara risken för skador, nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder samt möjligheten att minska risken för skador genom trafikreglerande åtgärder.

I förordningen bestäms att väghållaren ska upprätta en säkerhetsdokumentation. Denna ska innehålla en översiktlig beskrivning och analys av vägnätet och en plan för åtgärder.

Registerfrågor och lämnande av uppgifter

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, bemyndigas att meddela föreskrifter dels om den registrering av uppgifter som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter, dels om skyldighet för väghållare att lämna sådana uppgifter.

Överklagande och verkställighet

Tillsynsmyndighetens beslut enligt lagen om åtgärder för säkra vägar ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten. Ett beslut ska gälla omedelbart om inget annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

I lagen införs bemyndiganden för regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om

1. upprättandet av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförandet av en trafiksäkerhetsgranskning,
3. trafiksäkerhetsrevisorns verksamhet och uppgifter,
4. förfarandet vid säkerhetsinspektioner,
5. rapportering och utredning av trafikolyckor och
6. säkerhetskraven på vägar.

I förordningen bemyndigas Transportinspektionen att meddela de ytterligare föreskrifter som behövs.

Beslut om högsta tillåtna hastighet

I trafikförordningen (1998:1276) ska de nuvarande högsta tillåtna hastigheterna kvarstå, dvs. 50 (tättbebyggt område), 70 (bashastigheten utom tättbebyggt område) och 110 km/tim (motorväg).

- För *tättbebyggt område* ska kommunen besluta om avvikelse från 50 km/tim.
- *Utom tättbebyggt område* och för *motorväg* ska den som ansvarar för väghållningen (utom enskild) besluta om avvikelse från 70 km/tim respektive 110 km/tim. För enskild väg ska den statliga väghållningsmyndigheten besluta om sådan avvikelse.

För enskild väg ska krävas medgivande från vägens ägare för avvikelse från de hastighetsgränser som anges i trafikförordningen. Detta ska dock inte gälla vid begränsning till lägre hastighet om det är särskilt motiverat av trafiksäkerhetsskäl.

Beslut om avvikelser ska regleras enbart i 3 kap. 17 § och 9 kap. 1 § trafikförordningen och ska inte kunna beslutas som lokala trafikföreskrifter.

Transportinspektionen bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka värden som får användas och om förutsättningarna i övrigt för avvikelser.

Väghållarens möjligheter i övrigt att besluta om trafikföreskrifter

Väghållarens nuvarande möjligheter att besluta om trafikföreskrifter enligt trafikförordningen (1998:1276) utökas med inriktning mot att väghållaren ska kunna besluta de trafikreglerande åtgärder som ansvaret för säkerheten kräver. Detta ska gälla även föreskrifter om vägars bärighetsklass.

Anläggningslagen

Trafikinspektionen övertar den statliga väghållningsmyndighetens uppgift enligt 56 § första stycket anläggningslagen att förordna att väglagens bestämmelser om säkerhetsföreskrifter också ska gälla en viss enskild väg eller del av sådan väg. I övrigt kvarstår den gällande ordningen att den statliga väghållningsmyndigheten beslutar i enskilda ärenden.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Författningarna ska träda i kraft den 1 januari 2010. Lagen om åtgärder för säkra vägar ska i fråga om kraven på trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning gälla vägprojekt som påbörjas efter lagens ikraftträdande. En säkerhetsdokumentation enligt förordningen om åtgärder för säkra vägar ska vara upprättad senast vid utgången av 2010.

Konsekvenser

Myndigheternas verksamhet i stort

Våra samlade förslag innebär att sammanlagt omkring 1 993 årsarbetskrafter och en verksamhet som omsluter cirka 2 781 Mkr läggs samman i den nya myndigheten. Vissa mindre resurser föreslås bli överförda till andra myndigheter i samband med organisationsförändringen.

Under budgetåret 2009 innebär våra förslag att finansieringen av verksamheten vid Transportinspektionen ska vara oförändrad med avseende på vad som anslagsfinansieras respektive finansieras med avgifter och uppdragsintäkter. Från och med budgetåret 2010 är dock inriktningen att i huvudsak all verksamhet ska finansieras med avgifter eller uppdragsintäkter.

Kostnader och intäkter för kommuner, landsting, företag och enskilda

Våra förslag i huvudbetänkandet medför att företagens kostnader som följd av det föreslagna avgiftssystemet påverkas ytterligare i förhållande till vad som redovisades i delbetänkandet. Jämfört med i dag innebär de samlade förslagen att företagen på sjöfartsområdet belastas med ytterligare cirka 19 Mkr. För järnvägsföretagen ökar avgifterna med cirka 75 Mkr och för företag och enskilda verksamheter inom vägtransportssystemet kan den ökade avgiftsbelastningen beräknas till totalt cirka 550 Mkr.

Vår bedömning är alltså att de avgiftshöjningar som detta medför totalt sett är av marginell betydelse i förhållande till de övriga avgifter som utgår på trafiken. Beroende på hur avgiftssystemet utformas i detalj kan dock vissa verksamheter inom trafikkollektivet påverkas mer än andra.

Samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt

Den viktigaste effekten av förslagen i delbetänkandet bedömdes vara att tillsynen stärks, vilket är positivt för både säkerhet och miljö. Det är dock inte möjligt att beräkna denna effekt. Det föreslagna avgiftsuttaget på väg och järnväg angavs kunna ge vissa effekter på resandet. Dessa effekter bedömdes dock att vara för-

sumbara i förhållande till andra faktorer som påverkar resandet. Denna övergripande bedömning kvarstår.

Den föreslagna trafiksäkerhetslagen syftar till att öka trafiksäkerheten i enlighet med riksdagens beslut om nollvisionen och det transportpolitiska målet. Bestämmelserna är formulerade så att de åtgärder som vidtas för att uppnå färre antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken ska utformas inom ramen för en samhälls-ekonomisk avvägning. Vi bedömer att det finns en påtaglig potential i förslaget för att uppnå samhällsekonomiska vinster och för ökad effektivitet hos vägghållarna när det kommer till utförande av säkerhetsåtgärder. Någon beräkning i ekonomiska termer kan dock inte redovisas.

Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen

Förslaget till trafiksäkerhetslag innebär ett ingrepp i den kommunala självstyrelsen genom att staten på ett mer konkret sätt än vad som följer av plan- och bygglagen ställer krav på trafiksäkerhetsanalyser och åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Vidare införs statlig tillsyn över den kommunala verksamheten på området.

Vi föreslår vidare att landstingen genom sjukhusen ska bli ålagda att rapportera och registrera trafikskador till rapporterings- och registreringssystemet STRADA. Detta kan ses som ett ingrepp i den kommunala självstyrelsen, men vår utgångspunkt är att staten ska kompensera landstingen för de kostnader som detta medför.

Konsekvenser för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet

Den viktigaste effekten på sysselsättningen i olika delar av landet angavs i delbetänkandet uppkomma genom förslaget att föra över länsstyrelsernas verksamhet som rör körkort och yrkesmässig trafik till Transportinspektionen. Vidare konstaterades att den föreslagna lokaliseringen av huvudkontoret till Norrköping påverkar sysselsättningen i begränsad omfattning på denna ort. Effektiviseringen av stödverksamheten inom myndigheten samt överföringen av vissa tjänster till huvudkontoret angavs påverka verksamheten i Borlänge, Norrköping och Örebro, men omfattning och fördelning av sysselsättningseffekterna kan dock klarläggas först

när organisation och bemanning beslutas under utredningens andra etapp.

Liksom i delbetänkandet bedömer vi att effekterna för den offentliga servicen i olika delar av landet blir övervägande positiv. Överföringen av länsstyrelsernas uppgifter till Transportinspektionen innebär visserligen en koncentration av verksamheten och en minskad regional närvaro i fysisk mening. Det finns dock förutsättningar att kompensera detta. Vår utgångspunkt är att överföringen av länsstyrelsernas ska utformas så att det fortsatt är möjligt för medborgare och företag att i dessa ärenden ha myndighetskontakter på regional nivå. Närmare förslag om hur detta bör lösas organisatoriskt avser vi att redovisa under genomförandefasen.

Konsekvenser för små företag

Eftersom förslagen i delbetänkandet i första hand innebär en ändrad organisation för verksamhet som redan i dag utförs, bedömde vi att konsekvenserna för små företag i förhållande till stora skulle vara begränsade.

Vi bedömde vidare i delbetänkandet att möjligheterna att utveckla myndighetsutövningen och tillsynen och erbjuda en hög servicenivå i myndighetskontakterna gynnar de små företagen i ännu högre grad än de stora. Om koncentrationen av länsstyrelsernas verksamhet leder till minskad regional närvaro, ansåg vi att detta kan vara en större nackdel för små företag än stora, men att samtidigt möjligheterna att erbjuda en god tillgänglighet över landet ökar med stöd av modern teknik. Dessa bedömningar kvarstår.

Brottslighet och brottsförebyggande arbete

Vi bedömde att våra förslag i delbetänkandet hade betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. I den mån ett mer samlat ansvar innebär att myndighets- och tillsynsverksamheten kan stärkas inom t.ex. yrkestrafikområdet och kontrollen av fordon på väg, bedömdes detta ha betydelse för att minska brottsligheten och förebygga brott. Detta ansåg vi kunde gälla såväl lagöverträdelse i trafiken och transportverksamheterna som andra

typer av brottslighet, som upptäcks i samband med trafikkontroller m.m.

Bedömningarna från delbetänkandet kvarstår. Förslaget om hur utökade kontroller av kör- och vilotider ska organiseras och om uppbyggnaden av ett riskvärderingssystem som avser nyttotrafiken på väg innebär en ytterligare effektivisering av det brottsförebyggande arbetet.

Rättsväsendet

En konsekvens av våra förslag är hur domstolarnas ärendemängd påverkas av överklaganden av olika beslut som fattas av Transportinspektionen. Vi beräknar att det för länsrätternas del totalt tillkommer omkring 100 ärenden per år och att det i övrigt blir en omfördelning av cirka 70 ärenden från en länsrätt till övriga länsrätter. Detta påverkar dock knappast domstolarnas arbetssituation eller medför en sådan belastning att det motiverar ökade anslag. Förslagen i övrigt torde inte påverka domstolarnas arbetssituation.

Jämställdhet och integration

Vi bedömde i delbetänkandet att våra förslag inte skulle få några konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Denna bedömning ändras inte av de förslag som nu läggs fram.

Författningsförslag – del A

Del A omfattar författningsförslag med ikraftträdande den 1 januari 2009. Förslagen följer av att Transportinspektionen inrättas och att uppgifter förs över från i första hand Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket samt delvis från Tullverket (yrkestrafikfrågor), Boverket och länsstyrelserna (vägtunnlar).

1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)¹ dels att i 2 kap. 1, 2, 8, 10, 11 a, 12 och 14 §§, 3 kap. 2–5 och 7 §§, 4 kap. 2–6, 15, 20, 21 och 26 §§, 6 kap. 5 a §, 8 kap. 8 §, 9 kap. 8 och 14 §§, 10 kap. 2 a och 2 b §§, 12 kap. 1 § samt 14 kap. 2 och 2 a §§ ordet ”Luftfartsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 4 kap. 21 § och 12 kap. 1 § ordet ”styrelsen” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

Senaste lydelse av
2 kap. 1 § 2004:1093
2 kap. 2 § 2004:1093
2 kap. 8 § 2004:1093
2 kap. 10 § 2004:1093
2 kap. 11 a § 2004:1093
2 kap. 12 § 2004:1093
2 kap. 14 § 2004:1093
3 kap. 2 § 2004:1093
3 kap. 3 § 2004:1093
3 kap. 4 § 2004:1093
3 kap. 5 § 2004:1093
3 kap. 7 § 2004:1093
4 kap. 2 § 2004:1093
4 kap. 3 § 2004:1093
4 kap. 4 § 2004:1093
4 kap. 5 § 2004:1093
4 kap. 6 § 2004:1093
4 kap. 15 § 2004:1093
4 kap. 20 § 2004:1093
4 kap. 21 § 2004:1093
4 kap. 26 § 2004:1093
6 kap. 5 a § 2005:572
8 kap. 8 § 2004:1093
9 kap. 8 § 2004:1093
9 kap. 14 § 2006:1395
10 kap. 2 a § 2006:1395
10 kap. 2 b § 2006:1395
12 kap. 1 § 2004:1093
14 kap. 2 § 2004:1093
14 kap. 2 a § 2005:187.

2 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282)¹
dels att i 15, 28 och 45 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut
mot ”Transportinspektionen”,
dels att i 15 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
15 § 1983:932
45 § 2000:849.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott

Härigenom föreskrivs att i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av lagen 2001:378.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrivs att i 13 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Lagen omtryckt 1987:25.
Senaste lydelse av 13 § 1997:487.

5 Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160)

Härigenom föreskrivs att i 1 kap. 2 § och 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen (1977:1160)¹ ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen i stället för Sjöfartsverket vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

¹ Lagen omtryckt 1991:677.
Senaste lydelse av
1 kap. 2 § 2004:453
6 kap. 6 a § 2003:365.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor

Härigenom föreskrivs att i 6 § lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” och ordet ”verkets” ska bytas ut mot ”inspektionens”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 6 § 1995:43.

7 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretesslagen (1980:100)¹
dels att i 7 kap. 18 och 52 §§ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas
ut mot "Transportinspektionen",
dels att i 7 kap. 43 § ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot
"Transportinspektionen".

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.
Senaste lydelse av
7 kap. 18 § 2004:1099
7 kap. 43 § 2003:370
7 kap. 52 § 2007:494.

8 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg¹

dels att i 7 kap. 4, 5, 6–6 b §§ samt 9 kap. 1, 2, 4 och 6 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 9 kap. 1 och 4 §§ ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen i stället för Sjöfartsverket vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

¹ Lagen omtryckt 1983:463.

Senaste lydelse av
7 kap. 4 § 2001:1294
7 kap. 5 § 2004:412
7 kap. 6 § 2001:1294
7 kap. 6 a § 2003:366
7 kap. 6 b § 2002:874
9 kap. 1 § 2001:1294
9 kap. 2 § 2001:1294
9 kap. 4 § 1988:437
9 kap. 6 § 1988:437.

9 Förslag till lag om ändring i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §
Beslut enligt 1–3 §§ meddelas av regeringen eller, om regeringen bestämmer det, av sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets beslut enligt denna lag överklagas hos regeringen genom besvär.

4 §
Beslut enligt 1 och 2 §§ meddelas av regeringen eller av den myndighet regeringen bestämmer.

Beslut av en myndighet enligt första stycket får överklagas hos regeringen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

10 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs att i 14, 20, 22, 24 och 27 §§ mönstringslagen (1983:929)¹ ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 14 § 2003:371.

11 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10)

Härigenom föreskrivs att i 13 kap. 7 § plan- och bygglagen (1987:10)¹ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Lagen omtryckt 1992:1769.
Senaste lydelse av 13 kap. 7 § 2004:1098.

12 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Olyckor *skall* undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

Olyckor *ska* undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

- a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,
- b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift orsakade antingen av kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att

- a) minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade, eller
- b) spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro,

¹ Senaste lydelse 2007:493.

4. andra allvarliga olyckor: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket *skall* undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte *skall* ha luftvärdighetsbevis, och olyckor som avses i första stycket 4 samt tillbud till sådana olyckor *skall* undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

4. vägtrafikolyckor och andra allvarliga olyckor: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

Tillbud till olyckor som avses i första stycket *ska* undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte *ska* ha luftvärdighetsbevis, och olyckor som avses i första stycket 4 samt tillbud till sådana olyckor *ska* undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

13 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att i 6 kap. 4 och 14 §§, 18 kap. 1, 2, 7, 9, 12, 13 och 15–18 §§ samt 20 kap. 12 § ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att 18 kap. 19 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 kap.

19 §

Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndighet *skall* lämna en tingsrätt som håller sjöförklaring den medverkan tingsrätten begär för utredningen. För polismyndigheternas utredningar gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken.

Sjöfartsverket, *Transportinspektionen*, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndighet *ska* lämna en tingsrätt som håller sjöförklaring den medverkan tingsrätten begär för utredningen. För polismyndigheternas utredningar gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

14 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att i 32 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 32 § 2001:570.

15 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att i 4 kap. 9–11 §§, 7 kap. 3 § samt 8 kap. 1 och 2 §§ körkortslagen (1998:488)¹ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen i stället för Vägverket vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

¹ Senaste lydelse av
4 kap. 9 § 2004:1087
4 kap. 10 § 2004:1087
4 kap. 11 § 2004:1087
7 kap. 3 § 2003:216
8 kap. 2 § 2004:1087.

16 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490) dels att i 2 kap. 2 och 8 §§, 3 kap. 7 §, 5 kap. 11 § samt 7 kap. 1 och 3 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form, dels att 4 kap. 6 §, 5 kap. 13 §, 7 kap. 5 § och rubriken närmast före 4 kap. 6 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

	4 kap.
	6 § ¹
<i>Prövningsmyndigheter</i>	<i>Prövningsmyndigheter</i>

Frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 5 § andra stycket prövas när det gäller persontransporter av Vägverket och när det gäller godstransporter av Tullverket.	Frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 5 § andra stycket prövas av Transportinspektionen.
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------

	5 kap.
	13 §
När ett trafiktillstånd återkallas skall även transporttillstånd återkallas av den prövningsmyndighet som anges i 4 kap. 6 §.	När ett trafiktillstånd återkallas ska även transporttillstånd återkallas av Transportinspektionen.
I övrigt skall reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.	I övrigt ska reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

¹ Senaste lydelse 1999:437.

7 kap.

5 §¹

Vägverkets och Tullverket *Transportinspektionens* beslut
beslut i frågor om transport- i frågor om transporttillstånd
tillstånd och tillstånd enligt 4 kap. och tillstånd enligt 4 kap. 5 §
5 § andra stycket får överklagas andra stycket får överklagas hos
hos allmän förvaltningsdomstol. allmän förvaltningsdomstol.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen i stället för Vägverket respektive Tullverket vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

¹ Senaste lydelse 1999:437.

17 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:493) om trafikskolor

dels att i 2, 3 och 5–8 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 6 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

18 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 11 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 kap. 11 § 2006:728.

19 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter

Härigenom föreskrivs att i 1–5 §§ lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

20 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser

Härigenom föreskrivs att i 8–10, 12–14, 17, 19 och 24 §§ lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

¹ Senaste lydelse av

8 § 2004:1095

9 § 2004:1095

10 § 2004:1095

12 § 2004:1095

13 § 2004:1095

14 § 2004:1095

17 § 2004:1095

19 § 2004:1095

24 § 2004:1095.

21 Förslag till lag om ändring i tullagen (2000:1281)

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 6 § tullagen (2000:1281) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

6 §¹

Tullverket *skall* på begäran tillhandahålla följande myndigheter uppgifter som förekommer hos Tullverket och som rör import eller export av varor: Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Fiskeriverket, Statens jordbruksverk, *Järnvägsstyrelsen*, Kemikalieinspektionen, Kommerskollegium, Konsumentverket, Kronofogdemyndigheten, Livsmedelsverket, Läkemedelsverket, Naturvårdsverket, Post- och telestyrelsen, Radio- och TV-verket, Sveriges riksbank, Statens räddningsverk, Skatteverket, *Sjöfartsverket*, Statistiska centralbyrån, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll och *Vägverket*. Tullverket *skall* vidare på begäran tillhandahålla Säkerhetspolisen uppgifter som förekommer hos Tullverket och som rör export av varor.

Tullverket *ska* på begäran tillhandahålla följande myndigheter uppgifter som förekommer hos Tullverket och som rör import eller export av varor: Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Fiskeriverket, Statens jordbruksverk, Kemikalieinspektionen, Kommerskollegium, Konsumentverket, Kronofogdemyndigheten, Livsmedelsverket, Läkemedelsverket, Naturvårdsverket, Post- och telestyrelsen, Radio- och TV-verket, Sveriges riksbank, Statens räddningsverk, Skatteverket, Statistiska centralbyrån, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll och *Transportinspektionen*. Tullverket *ska* vidare på begäran tillhandahålla Säkerhetspolisen uppgifter som förekommer hos Tullverket och som rör export av varor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse 2006:731.

22 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:558) om vägtrafikregister¹

dels att i 6, 7, 9, 31, 33 och 35 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 13 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §²

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en traktor klass II,

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 23 § första stycket 4, för kontrollbesiktning,

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktnings- tekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen *skall* kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produkt- säkerhetslagen (2004:451) eller

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktnings- tekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen *ska* kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning *eller av den som Transportinspektionen särskilt förordnat att*

¹ Senaste lydelse av 6 § 2004:635.

² Senaste lydelse 2006:239.

att handlägga ett ärende,

6. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som *Vägverket* särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

7. fordon som brukas med stöd

I fall som avses i första stycket 3 *skall* handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

6. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som *Transportinspektionen* särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 *ska* handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen i stället för Vägverket vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

23 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)

dels att i 3 kap. 3 och 6 §§ samt 5 kap. 5 och 6 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 3 kap. 3 § och 5 kap. 6 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”,

dels att 3 kap. 4 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

4 §¹

Den som utför sådan kontroll eller prövning som avses i 3 § första stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451).

Den som utför sådan kontroll eller prövning som avses i 3 § första stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar *och den som Transportinspektionen särskilt har förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen* (2004:451).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

¹ Senaste lydelse 2004:467.

24 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)¹

dels att i 2 kap. 3 och 10 §§, 3 kap. 1, 4 och 12 §§, 4 kap. 11, 13 och 14 §§, 5 kap. 1–3, 9, 22 och 26–28 §§, 6 kap. 6 och 7 §§, 7 kap. 1, 11 och 13 §§ samt 9 kap. 2 och 3 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 9 kap. 2 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

¹ Senaste lydelse av 5 kap. 1 § 2006:830.

25 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:487) om sjöfartsskydd¹

dels att i 3, 4, 11, 21 och 29 §§ ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att i 29 § ordet "verket" ska bytas ut mot "inspektionen".

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

¹ Senaste lydelse av
21 § 2005:854
29 § 2005:854.

26 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att i 2 § lagen (2004:629) om trängselskatt ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

27 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

Härigenom föreskrivs att i 9 och 10 §§ lagen (2004:1100) om luftfartsskydd¹ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
9 § 2004:1102
10 § 2004:1102.

28 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Härigenom föreskrivs att i 5, 7 och 8 §§ lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen i stället för Vägverket vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

29 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att i 1 kap. 2 §, 4 kap. 1 och 7 §§, 6 kap. 7 § samt 7 kap. 1 och 4 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

30 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter

Härigenom föreskrivs att i 4 § lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

31 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 2 § lagen (2006:1209) om hamnskydd ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen i stället för Sjöfartsverket vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

32 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:162) om bilskrotningsfonden

Härigenom föreskrivs att i 5 § lagen (2007:162) om bilskrotningsfonden ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

33 Förslag till förordning om överlastavgift

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Om inte något annat föreskrivs ansvarar Transportinspektionen för frågor om överlastavgift.

2 § Transportinspektionen meddelar föreskrifter om inbetalning av överlastavgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009. Genom förordningen upphävs kungörelsen (1973:786) om inbetalning av överlastavgift.

**34 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (1945:625)
om registrering m.m. vid försäljning av vissa
fordon som är införda i det militära
fordonsregistret**

Härigenom föreskrivs att i 5 § förordningen (1945:625) om registrering m.m. vid försäljning av vissa fordon som är införda i det militära fordonsregistret¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 5 § 1998:4.

35 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1954:555) angående mätbrev för fart genom Suezkanalen

Härigenom föreskrivs i fråga om kungörelsen (1954:555) angående mätbrev för fart genom Suezkanalen¹

dels att i 1–5 och 7 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 2 och 5 §§ ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 1971:991

2 § 1971:991

3 § 1971:991

4 § 1978:845

5 § 1971:991

7 § 1998:1067.

36 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1954:556) angående mätbrev för fart genom Panamakanalen

Härigenom föreskrivs i fråga om kungörelsen (1954:556) angående mätbrev för fart genom Panamakanalen¹

dels att i 1–4 och 6 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 2 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 1971:992

2 § 1971:992

3 § 1971:992

4 § 1978:846

6 § 1998:1068.

37 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1957:601) om elektriska starkströmsanläggningar

Härigenom föreskrivs att i 9 kap. 1 § förordningen (1957:601) om elektriska starkströmsanläggningar¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 9 kap. 1 § 2004:1103.

38 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten¹

dels att i 1, 4 och 5 §§ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att i 1 och 4 §§ ordet "styrelsen" ska bytas ut mot "inspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 1994:380

4 § 1965:202

5 § 1994:380.

**39 Förslag till
förordning om ändring i kungörelsen (1961:567)
med närmare bestämmelser om befordran av
krigsmateriel med luftfartyg**

Härigenom föreskrivs att i 2 § kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 § 2004:1137.

40 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor

Härigenom föreskrivs att i 1–3 §§ kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 2004:1363

2 § 2004:1363

3 § 2004:1363.

41 Förslag till förordning om ändring i sjöförklaringskungörelsen (1967:294)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjöförklaringskungörelsen (1967:294)¹

dels att i 2, 4, 6, 8 och 11–14 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 13 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 1995:172
4 § 1995:172
6 § 1995:172
8 § 1995:172
11 § 1995:172
12 § 1995:172
13 § 1999:471
14 § 1995:172.

42 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1970:340) om skolskjutsning

Härigenom föreskrivs att i 8 § förordningen (1970:340) om skolskjutsning¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” och ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Förordningen omtryckt 1975:880.
Senaste lydelse av 8 § 2005:950.

43 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar

Härigenom föreskrivs att i 1 § kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

44 Förslag till förordning om ändring i vägkungörelsen (1971:954)

Härigenom föreskrivs att 5, 23 a och 38 §§ vägkungörelsen (1971:954)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bestämmelser om rätt för *Vägverket* att meddela föreskrifter i fråga om tekniska krav på väg och anordningar som hör till väg finns i 18 § förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m.

Samtliga väghållningsmyndigheter och länsstyrelser *skall* underrättas om föreskrifter som avses i första stycket.

Föreslagen lydelse

5 §²

Bestämmelser om rätt för *Transportinspektionen* att meddela föreskrifter i fråga om tekniska krav på väg och anordningar som hör till väg finns i 18 § förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m.

Samtliga väghållningsmyndigheter och länsstyrelser *samt Vägverket ska* underrättas om föreskrifter som avses i första stycket.

23 a §³

Vägverket får meddela närmare föreskrifter om genomförande av förstudie och vägutredning enligt 14 a och 14 b §§ väglagen (1971:948). Föreskrifter om samråd och miljökonsekvensbeskrivning i samband med förstudie och vägutredning *skall* meddelas i samråd med Naturvårdsverket.

I fråga om underrättelse om föreskrifter som avses i första stycket gäller 38 § *tredje stycket*.

Transportinspektionen får *efter samråd med Vägverket* meddela närmare föreskrifter om genomförande av förstudie och vägutredning enligt 14 a och 14 b §§ väglagen (1971:948). Föreskrifter om samråd och miljökonsekvensbeskrivning i samband med förstudie och vägutredning *ska* meddelas i samråd med Naturvårdsverket.

I fråga om underrättelse om föreskrifter som avses i första stycket gäller 5 § *andra stycket*.

¹ Förordningen omtryckt 1987:461.

² Senaste lydelse 1999:776.

³ Senaste lydelse 1998:895.

38 §⁴

Vägverket får meddela närmare föreskrifter om upprättande av arbetsplaner och om tillägg till arbetsplaner. Föreskrifter om miljökonsekvensbeskrivning i samband med arbetsplan meddelas i samråd med Naturvårdsverket.

Vägverket får *vidare* efter samråd med Statens jordbruksverk och Lantmäteriverket meddela föreskrifter om sådana utredningar som avses i 26 § tredje stycket.

Samtliga väghållningsmyndigheter och länsstyrelser *skall* underrättas om *de* föreskrifter Vägverket meddelar med stöd av första och andra styckena.

Transportinspektionen får efter samråd med Vägverket meddela närmare föreskrifter om upprättande av arbetsplaner och om tillägg till arbetsplaner. Föreskrifter om miljökonsekvensbeskrivning i samband med arbetsplan meddelas i samråd med Naturvårdsverket.

Vägverket får efter samråd med Statens jordbruksverk och Lantmäteriverket meddela föreskrifter om sådana utredningar som avses i 26 § tredje stycket.

Samtliga väghållningsmyndigheter och länsstyrelser *ska* underrättas om föreskrifter *som avses i* första och andra styckena. Vägverket *ska underrättas om föreskrifter som avses i första stycket.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

⁴ Senaste lydelse 1998:895.

45 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1971:933) om rättsstatistiken

Härigenom föreskrivs att i 1 § förordningen (1971:933) om rättsstatistiken¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 1 § 2005:990.

**46 Förslag till
förordning om ändring i kungörelsen (1972:17)
om behandling av föremål som upphittats inom
flygplats eller på luftfartyg, m.m.**

Härigenom föreskrivs att i 7 § kungörelsen (1972:17) om behandling av föremål som upphittats inom flygplats eller på luftfartyg, m.m.¹ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 7 § 2004:1104.

**47 Förslag till
förordning om upphävande av kungörelsen
(1972:605) om införande av ny
vägtrafiklagstiftning**

Härigenom föreskrivs att kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning ska upphöra att gälla vid utgången av år 2008.

Den upphävda kungörelsen gäller dock fortfarande i fråga om förhållanden som avser tiden före upphävandet.

48 Förslag till förordning om ändring i anläggningskungörelsen (1973:1165)

Härigenom föreskrivs att i 8 § anläggningskungörelsen (1973:1165)¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 8 § 1999:775.

49 Förslag till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)

Härigenom föreskrivs att i 12, 14, 18, 23, 24, 26, 28, 31–33, 36, 44–46, 48, 53, 58 och 59 §§ militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

12 § 1998:1279

14 § 1998:1279

18 § 1994:883

23 § 1994:883

24 § 1994:883

26 § 2002:928

28 § 2003:578

31 § 2002:928

32 § 1998:6

33 § 2001:655

36 § 2001:655

44 § 1992:1297

45 § 2002:928

46 § 1994:883

48 § 1998:1367

53 § 1992:1297

58 § 1994:883

59 § 1994:883.

**50 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (1974:235)
om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med
utländskt fartyg m.m.**

Härigenom föreskrivs att i 1 och 4 §§ förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.¹ ordet "Sjöfartsverket" i olika böjningsformer ska bytas ut mot "Transportinspektionen" i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
1 § 1995:961
4 § 1999:346.

51 Förslag till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)

Härigenom föreskrivs att i 1 kap. 1, 4 och 8 §§ fartygsregisterförordningen (1975:927)¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
1 kap. 1 § 2001:807
1 kap. 4 § 2001:807
1 kap. 8 § 2001:807.

52 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1975:928) om handläggning av partrederiärenden

Härigenom föreskrivs att i 1, 2, 5, 7 och 8 §§ förordningen (1975:928) om handläggning av partrederiärenden¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 2001:808

2 § 2001:808

5 § 2001:808

7 § 2001:808

8 § 2001:808.

53 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 1 och 2 §§, 3 kap. 2 och 3 §§ samt 4 kap. 2 § förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Förordningen omtryckt 1987:1144.

Senaste lydelse av

2 kap. 1 § 2001:809

2 kap. 2 § 2001:809

3 kap. 2 § 2001:809

3 kap. 3 § 2001:809

4 kap. 2 § 1988:477.

54 Förslag till förordning om ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359)

Härigenom föreskrivs att i 20 § trafikförsäkringsförordningen (1976:359)¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 20 § 2002:348.

55 Förslag till förordning om ändring i författningssamlingsförordningen (1976:725)

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till författningssamlingsförordningen (1976:725) ska ha följande lydelse.

Bilaga 1¹

Nuvarande lydelse

Författningssamling för centrala myndigheter

Utgivande myndighet	Benämning	Förkortning	Särskild föreskrift
Institutet för tillväxtpolitiska studier	Institutet för tillväxtpolitiska studiers författningssamling	ITPSFS	
Järnvägsstyrelsen	Järnvägsstyrelsens författningssamling	JvSFS	
Kammarkollegiet	Kammarkollegiets författningssamling	KAMFS	
Lotteriinspektionen	Lotteriinspektionens författningssamling	LIFS	
Luftfartsstyrelsen	Luftfartsstyrelsens författningssamling	LFS	Utnyttjas också av Luftfartsverket och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Läkemedels-	Läkemedels-	LFNFS	

¹ Senaste lydelse 2007:1229.

förmånsnämnden
förmånsnämndens författningssamling

*Bilaga 1**Föreslagen lydelse***Författningssamling för centrala myndigheter**

Utgivande myndighet	Benämning	Förkortning	Särskild föreskrift
Institutet för tillväxtpolitiska studier	Institutet för tillväxtpolitiska studiers författningssamling	ITPSFS	
Kammarkollegiet	Kammarkollegiets författningssamling	KAMFS	
Lotteriinspektionen	Lotteriinspektionens författningssamling	LIFS	
Läkemedelsförmånsnämnden	Läkemedelsförmånsnämndens författningssamling	LFNFS	
Totalförsvarets pliktverk	Totalförsvarets pliktverks författningssamling	TFS	
<i>Transportinspektionen</i>	<i>Transportinspektionens författningssamling</i>	<i>TRIFS</i>	<i>Utnyttjas också av Luftfartsverket och Sveriges meteorolo-</i>

Tullverket	Tullverkets författnings- samling	TFS	<i>giska och hydrologiska institut</i> Utnyttjas också av Inspektio- nen för stra- tegiska produkter
------------	-----------------------------------------	-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

56 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift ¹

dels att i 3, 6 och 9–12 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 12 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Förordningen omtryckt 1981:144.

Senaste lydelse av

3 § 1992:1282

6 § 1993:1238

9 § 1992:1282

10 § 1992:1282

11 § 2003:861

12 § 2003:920.

57 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1977:68) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik

Härigenom föreskrivs att i 2 § förordningen (1977:68) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” och ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 § 1992:1503.

**58 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (1977:284)
om arbetsskadeförsäkring och statligt
personskadeskydd**

Härigenom föreskrivs att i 9, 12 och 15 §§ förordningen (1977:284) om arbetsskadeförsäkring och statligt personskadeskydd¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
9 § 2004:885
12 § 2000:958
15 § 2004:885.

59 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1977:774) om rätt att bruka finländsk terrängskoter i Sverige

Härigenom föreskrivs att i förordningen (1977:774) om rätt att bruka finländsk terrängskoter i Sverige¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av förordningen 1992:1501.

60 Förslag till förordning om ändring i arbetsmiljöförordningen (1977:1166)

Härigenom föreskrivs att i 21 § arbetsmiljöförordningen¹ (1977:1166) ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Förordningen omtryckt 1992:1136.
Senaste lydelse av 21 § 2003:442.

61 Förslag till förordning om ändring i förfogandeförordningen (1978:558)

Härigenom föreskrivs att i 2 § förfogandeförordningen (1978:558)¹ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 § 2004:1105.

62 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk

Härigenom föreskrivs att i 5, 6 och 9 §§ förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

5 § 1989:921

6 § 1989:921

9 § 1989:921.

63 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs att 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Vägverket, Banverket, *Luftfartsstyrelsen* och Sjöfartsverket *skall*, vart och ett inom sitt område, initiera, planera och följa upp anpassningen. Rikstrafiken *skall* verka för att anpassningen samordnas.

Vägverket, Banverket, *Luftfartsstyrelsen* och Sjöfartsverket får, vart och ett inom sitt område, meddela de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.

Innan föreskrifter meddelas *skall* myndigheterna samråda med berörda myndigheter, terminalansvariga och handikapporganisationer samt med företrädare för dem som utövar trafiken.

4 §¹

Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket *ska*, vart och ett inom sitt område, initiera, planera och följa upp anpassningen. *Detsamma gäller Transportinspektionen inom luftfartsområdet.* Rikstrafiken *ska* verka för att anpassningen samordnas.

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och *Transportinspektionen* får, vart och ett inom sitt område, meddela de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.

Innan föreskrifter meddelas *ska* myndigheterna samråda med berörda myndigheter, terminalansvariga och handikapporganisationer samt med företrädare för dem som utövar trafiken.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse 2004:1107.

64 Förslag till förordning om ändring i containerförordningen (1980:640)

Härigenom föreskrivs i fråga om containerförordningen (1980:640)¹

dels att i 2, 15 och 16 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 15 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
15 § 1999:492
16 § 1999:492.

65 Förslag till förordning om ändring i sekretessförordningen (1980:657)

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretessförordningen (1980:657)¹

dels att i 1 b § ordet ”Vägverkets” ska bytas ut mot ”Transportinspektionens”,

dels att 1 a § och bilagan till förordningen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Sekretess gäller i personaladministrativ verksamhet hos följande myndigheter, för uppgift om enskilds bostadsadress, hemtelefonnummer, personnummer och andra jämförbara uppgifter avseende personalen, uppgift i form av fotografisk bild som utgör underlag för tjänstekort samt uppgift om närstående till personalen, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den som uppgiften rör eller någon närstående till honom eller henne lider men:

Regeringskansliet, såvitt avser personal i verksamhet som rör handläggning av ärenden om nåd i brottmål, abolition och upphävande av domstols beslut om utvisning på grund av brott,

domstolarna, hyresnämnderna och arrendenämnderna utom Arbetsdomstolen, Marknadsdomstolen och Patentbesvärsrätten,

Domstolsverket, såvitt avser uppgifter om personal vid domstolar, hyresnämnder och arrendenämnder,

Justitiekanslern,

Rikspolisstyrelsen, Statens kriminaltekniska laboratorium, polismyndigheterna,

åklagarmyndigheterna och kriminalvårdens myndigheter,

Kustbevakningen,

Skatteverket, Tullverket och Kronofogdemyndigheten,

Försäkringskassan,

socialnämnderna eller de andra nämnder som svarar för personaladministrativ verksamhet, såvitt avser personal som verkar inom socialtjänsten,

¹ Senaste lydelse av 1 b § 2007:1213.

² Senaste lydelse 2007:1213.

den eller de nämnder som utövar ledningen av hälso- och sjukvården enligt hälso- och sjukvårdslagen (1982:763) eller de andra myndigheter som svarar för personaladministrativ verksamhet, såvitt avser hälso- och sjukvårdspersonal,

Rättsmedicinalverket, såvitt avser personal inom rättsmedicinsk och rättspsykiatrisk verksamhet,

Socialstyrelsen,

Statens institutionsstyrelse,

Migrationsverket,

Arbetsförmedlingen och Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen,

myndigheter som svarar för personaladministrativ verksamhet, såvitt avser parkeringsvakter som förordnats enligt lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.,

Jordbruksverket, såvitt avser personal i verksamhet som rör uppfödning, förvaring, tillhandahållande och användning av försöksdjur,

Smittskyddsinstitutet, såvitt avser personal i verksamhet som rör uppfödning, förvaring, tillhandahållande och användning av försöksdjur,

Livsmedelsverket, såvitt avser veterinärer, övrig personal i besiktningsveterinärorganisationen och personal i annan inspektionsverksamhet och i verksamhet som rör kosttillskott och tillståndsgivning eller godkännanden avseende ekologiskt producerade livsmedel och nya livsmedel,

Vägverket, såvitt avser personal i verksamhet som avser ianspråktagande av mark för väg, ersättning för vägrätt och förarprov för körkort.

Vägverket, såvitt avser personal i verksamhet som avser ianspråktagande av mark för väg och ersättning för vägrätt.

Transportinspektionen, såvitt avser förarprov för körkort.

Bilaga³

Nuvarande lydelse

Verksamheten består i

Särskilda begränsningar i sekretessen

20. tillsyn som utövas av Vägverket

sekretessen enligt 2 § första stycket 1 gäller inte vid Vägverkets tillsyn över produktsäkerheten hos varor som är avsedda för konsumenter eller kan antas komma att användas av konsumenter, om intresset av allmän kännedom om förhållande som rör risk för skada på person har sådan vikt att uppgiften bör lämnas ut.

29. tillståndsgivning tillsyn enligt lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet och förordningen (1984:14) om kärnteknisk verksamhet eller enligt motsvarande äldre bestämmelser

sekretessen gäller inte beslut i ärenden

30. tillståndsgivning och tillsyn som handhas av Luftfartsstyrelsen

sekretessen gäller inte beslut i ärenden

31. utredning, planering, tillståndsgivning och tillsyn enligt lagen (1984:1049) om beredskapslagring av olja och kol och lagen (1985:635) om beredskapslagring av naturgas eller enligt motsvarande äldre bestämmelser

³ Senaste lydelse 2008:44. Ändringen innebär bl.a. att punkterna 30 och 111 utgår.

<p>110. utredning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller enligt motsvarande äldre bestämmelser, särskild utredning som har tillsatts av regeringen för att utreda en sådan olycka som avses i 2 § nämnda lag samt tillsyn som handhas av Statens haverikommission</p>	<p>sekretess gäller inte i ärende som avses i 8 kap. 16 § sekretesslagen</p>
<p>111. <i>tillståndsgivning och tillsyn som handhas av Järnvägsstyrelsen</i></p>	<p><i>sekretess gäller inte beslut i ärenden</i></p>
<p>112. tillsyn som utövas av Granskningsnämnden för radio och TV samt utredning, tillståndsgivning och tillsyn som handhas av Radio- och TV-verket</p>	<p>sekretess gäller inte beslut i ärenden.</p>
<hr/>	
<p>128. utredning, planering och uppföljning hos Banverket rörande trafik- och transportutveckling samt infrastruktur</p>	
<p>129. utredning, planering <i>och tillsyn</i> som handhas av <i>Sjöfartsverket</i> och som avser den civila sjöfarten och hamnskyddet</p>	<p>sekretessen gäller inte beslut i ärenden</p>
<p>130. tillsyn enligt produkt-säkerhetslagen (2004:451)</p>	<p>sekretess enligt 2 § första stycket 1 gäller inte, om intresset av allmän kännedom om förhållande som rör risk för skada på person har sådan vikt att uppgiften bör lämnas ut</p>

Bilaga

Föreslagen lydelse

20. tillståndsgivning och tillsyn
hos Transportinspektionen

sekretess gäller inte beslut i
ärenden

sekretessen enligt 2 § första stycket 1 gäller inte vid *Transportinspektionens* tillsyn över produktsäkerheten hos varor som är avsedda för konsumenter eller kan antas komma att användas av konsumenter, om intresset av allmän kändedom om förhållande som rör risk för skada på person har sådan vikt att uppgiften bör lämnas ut.

29. tillståndsgivning tillsyn enligt lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet och förordningen (1984:14) om kärnteknisk verksamhet eller enligt motsvarande äldre bestämmelser

sekretessen gäller inte beslut i
ärenden

31. utredning, planering, tillståndsgivning och tillsyn enligt lagen (1984:1049) om beredskapslagring av olja och kol och lagen (1985:635) om beredskapslagring av naturgas eller enligt motsvarande äldre bestämmelser

<p>110. utredning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller enligt motsvarande äldre bestämmelser, särskild utredning som har tillsatts av regeringen för att utreda en sådan olycka som avses i 2 § nämnda lag samt tillsyn som handhas av Statens haverikommission</p>	<p>sekretess gäller inte i ärende som avses i 8 kap. 16 § sekretesslagen</p>
<p>112. tillsyn som utövas av Granskningsnämnden för radio och TV samt utredning, tillståndsgivning och tillsyn som handhas av Radio- och TV-verket</p>	<p>sekretess gäller inte beslut i ärenden.</p>
<p>128. utredning, planering och uppföljning hos Banverket rörande trafik- och transportutveckling samt infrastruktur</p>	<p>sekretessen gäller inte beslut i ärenden</p>
<p>129. utredning och planering som handhas av <i>Transportinspektionen</i> och som avser den civila sjöfarten och hamnskyddet</p>	<p>sekretess enligt 2 § första stycket 1 gäller inte, om intresset av allmän kändedom om förhållande som rör risk för skada på person har sådan vikt att uppgiften bör lämnas ut</p>

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

66 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg¹

¹ Förordningen omtryckt 1983:59.

Senaste lydelse av

1 kap. 2 § 2006:1321
2 kap. 11 § 2006:1321
2 kap. 12 § 2006:1321
2 kap. 13 § 2006:1321
2 kap. 14 § 2006:1321
2 kap. 18 § 2006:1321
2 kap. 19 § 2006:1321
2 kap. 25 § 2006:1321
2 kap. 26 § 2006:1321
2 kap. 27 § 2006:1321
2 kap. 29 § 2006:1321
2 kap. 30 § 2006:1321
3 kap. 1 § 1996:528
3 kap. 2 § 1996:528
3 kap. 4 § 2000:1151
3 kap. 7 § 1983:59
3 kap. 8 § 1983:59
3 kap. 11 § 2001:1292
3 kap. 12 § 2000:1151
3 kap. 13 § 2000:1151
4 kap. 1 § 2003:441
4 kap. 3 § 1983:59
4 kap. 4 § 1983:59
4 kap. 5 § 1996:528
4 kap. 6 § 1995:592
4 kap. 7 § 2003:441
4 kap. 8 § 1996:528
4 kap. 11 § 2003:441
4 kap. 12 § 2003:441
5 kap. 1 § 1983:59
5 kap. 4 § 2004:751
5 kap. 5 § 2004:751
6 kap. 1 § 2003:441
6 kap. 2 § 2003:441
6 kap. 6 § 1983:59
6 kap. 7 § 1983:59
6 kap. 14 § 2003:441
6 kap. 15 § 2001:1292
6 kap. 16 § 2003:441
7 kap. 1 § 1996:528
7 kap. 2 § 1996:528
7 kap. 3 § 1996:528
7 kap. 4 § 1996:528
7 kap. 5 § 2001:1292
7 kap. 6 a § 2003:441
7 kap. 7 § 1996:528
7 kap. 8 § 2003:441

dels att i 1 kap. 2 §, 2 kap. 11–14, 18, 19, 25–27, 29 och 30 §§, 3 kap. 1, 2, 4, 7, 8 och 11–13 §§, 4 kap. 1, 3–8, 11 och 12 §§, 5 kap. 1, 4 och 5 §§, 6 kap. 1, 2, 6, 7 och 14–16 §§, 7 kap. 1–5, 6 a och 7–9 §§, 8 kap. 5 § samt 9 kap. 1, 2, 4, 10, 14 och 15 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 3 kap. 2, 4 och 8 §§ samt 6 kap. 2 § ordet ”verket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”inspektionen” i motsvarande form,

dels att 8 kap. 1 och 2 §§ samt 9 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

1 §²

Beslut enligt 9 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg *skall* underställas *chefen för Sjöfartsinspektionen*.

Beslut enligt 9 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg *ska* underställas *behörig befattningshavare hos Transportinspektionen*.

2 §³

Ett beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 §, 6 a § andra stycket eller 6 b § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller enligt 7 kap. 8 § denna förordning som har meddelats inom *Sjöfartsverket* av någon annan än *chefen för Sjöfartsinspektionen* *skall* genast underställas denne.

Ett beslut enligt 7 kap. 4 § första stycket, 5 eller 6 §, 6 a § andra stycket eller 6 b § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller enligt 7 kap. 8 § denna förordning som har meddelats inom *Transportinspektionen* av någon annan än *befattningshavare som sägs i 8 kap. 1 §* ska genast

7 kap. 9 § 2003:441

8 kap. 5 § 1996:528

9 kap. 1 § 2000:1151

9 kap. 2 § 2000:1151

9 kap. 4 § 1998:909

9 kap. 10 § 2001:1292

9 kap. 14 § 2001:1292

9 kap. 15 § 2002:698.

² Senaste lydelse 1996:528.

³ Senaste lydelse 2003:441.

underställas denne.

9 kap.

3 §⁴

Beslut som meddelas av *Sjöfartsverket* med stöd av denna förordning *skall* meddelas efter samråd med Beslut som meddelas av *Transportinspektionen* med stöd av denna förordning *ska* meddelas efter samråd med

1. Naturvårdsverket, i fråga om,
 - a) föreskrifter som meddelas med stöd av 1 kap. 2 §, 2 kap., 3 kap. 2 § andra stycket, 7 §, 8 §, 11 § första stycket i fråga om anordningarnas utformning och drift eller 13 §, 4 kap. 1 eller 8 §,
 - b) medgivande som lämnas med stöd av 3 kap. 1 §,
 - c) undantag som föreskrivs med stöd av 9 kap. 1 §, dock ej såvitt avser undantag från bestämmelserna i 5 kap. 1 eller 2 §,
 2. Kustbevakningen och Rikspolisstyrelsen, i fråga om
 - a) föreskrifter som meddelas med stöd av 5 kap. 4 §,
 - b) undantag som föreskrivs med stöd av 9 kap. 1 §, såvitt avser undantag från bestämmelserna i 5 kap. 1 eller 2 §,
 3. Kustbevakningen *och* Naturvårdsverket samt, om det behövs med hänsyn till ärendets beskaffenhet, Försvarsmakten, i fråga om föreskrifter som meddelas med stöd av 7 kap. 1 §,
 4. Försvarsmakten, Kustbevakningen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, *Luftfartsstyrelsen*, Fiskeriverket och Naturvårdsverket, i fråga om föreskrifter enligt 7 kap. 3 § 1 lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg som meddelas med stöd av 7 kap. 2 §,
 5. Kustbevakningen *och* Naturvårdsverket, i fråga om
 - a) föreskrifter enligt 7 kap.
3. Kustbevakningen, Naturvårdsverket *och* *Sjöfartsverket* samt, om det behövs med hänsyn till ärendets beskaffenhet, Försvarsmakten, i fråga om föreskrifter som meddelas med stöd av 7 kap. 1 §,
4. Försvarsmakten, Kustbevakningen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Fiskeriverket och Naturvårdsverket, i fråga om föreskrifter enligt 7 kap. 3 § 1 lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg som meddelas med stöd av 7 kap. 2 §,
5. Kustbevakningen, Naturvårdsverket *och* *Sjöfartsverket*, i fråga om föreskrifter enligt

⁴ Senaste lydelse 2004:1108.

3 § 2 lagen om åtgärder mot förorening från fartyg som meddelas med stöd av 7 kap. 2 §,

b) beslut om samråd som avses i 7 kap. 4 § andra stycket,

c) föreskrifter som avses i 7 kap. 7 §,

6. Försvarsmakten, om det behövs med hänsyn till ärendets beskaffenhet, i fråga om föreskrifter som meddelas med stöd av 3 kap. 11–13 §§ eller undantag som föreskrivs med stöd av 9 kap. 1 §.

7 kap. 3 § 2 lagen om åtgärder mot förorening från fartyg som meddelas med stöd av 7 kap. 2 §,

6. *Kustbevakningen och Naturvårdsverket, i fråga om*

a) beslut om samråd som avses i 7 kap. 4 § andra stycket,

b) föreskrifter som avses i 7 kap. 7 §,

7. Försvarsmakten, om det behövs med hänsyn till ärendets beskaffenhet, i fråga om föreskrifter som meddelas med stöd av 3 kap. 11–13 §§ eller undantag som föreskrivs med stöd av 9 kap. 1 §.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009. Föreskrifter som har meddelats av Sjöfartsverket anses vid tillämpningen av förordningen vara meddelade av Transportinspektionen.

**67 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (1981:967)
om skyldighet för domstol och
Kronofogdemyndighet att lämna underrättelser om
vissa beslut av exekutiv betydelse**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1981:967) om skyldighet för domstol och Kronofogdemyndighet att lämna underrättelser om vissa beslut av exekutiv betydelse¹

dels att i 1 och 4 §§ ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att i 2 och 5 §§ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 2006:878

2 § 2006:878

4 § 2001:811

5 § 2004:1138.

68 Förslag till förordning om ändring i utsökningsförordningen (1981:981)

Härigenom föreskrivs i fråga om utsökningsförordningen (1981:981)¹

dels att i 6 kap. 19 § ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 6 kap. 20 §, 13 kap. 16 § och 15 kap. 5 § ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Förordningen omtryckt 2000:1.

Senaste lydelse av
6 kap. 19 § 2006:879
6 kap. 20 § 2006:879
13 kap. 16 § 2004:1109
15 kap. 5 § 2006:879.

69 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:569) om lotsning m.m.

Härigenom föreskrivs att i 4, 5, 9 och 13 §§ förordningen (1982:569) om lotsning m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

	4 § ¹	
Föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till militära förhållanden <i>meddelas av Sjöfartsverket efter hörande av Försvarmakten.</i>		<i>Transportinspektionen får efter samråd med Försvarmakten meddela föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till militära förhållanden.</i>

	5 § ²	
Sjöfartsverket <i>meddelar</i> föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till förhållanden som hänför sig till farvattens beskaffenhet, fartygs last eller bemanning eller andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön.		<i>Transportinspektionen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela</i> föreskrifter om skyldighet att anlita lots med hänsyn till förhållanden som hänför sig till farvattens beskaffenhet, fartygs last eller bemanning eller andra omständigheter av betydelse för sjösäkerheten eller miljön.

	9 § ³	
Sjöfartsverket <i>meddelar</i> de föreskrifter i övrigt som behövs för lotsning av fartyg och annat biträde av lots åt fartyg än lotsning.		<i>Transportinspektionen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela</i> de föreskrifter i övrigt som behövs för lotsning av fartyg och annat biträde av lots åt fartyg än lotsning.

¹ Senaste lydelse 2004:278.

² Senaste lydelse 2003:86.

³ Senaste lydelse 1986:301.

13 §⁴

Avskrift av dom i mål om ansvar för brott mot denna förordning *skall* sändas till Sjöfartsverket.

Avskrift av dom i mål om ansvar för brott mot denna förordning *ska* sändas till Sjöfartsverket *och Transportinspektionen*.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

⁴ Senaste lydelse 1986:301.

**70 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1982:1005) om skyldighet för näringsidkare,
arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i
totalförsvarsplaneringen**

Härigenom föreskrivs att i 1 § förordningen (1982:1005) om skyldighet för näringsidkare, arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i totalförsvarsplaneringen¹ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 1 § 2007:887.

71 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1983:744) om trafiken på Göta kanal

Härigenom föreskrivs att i 2 § förordningen (1983:744) om trafiken på Göta kanal¹ ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 § 1997:811.

72 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1984:321) om kontrollavgift vid olovlig parkering

Härigenom föreskrivs att i förordningen (1984:321) om kontrollavgift vid olovlig parkering¹ ordet "Vägverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av förordningen 1992:1283.

73 Förslag till förordning om ändring i mönstringsförordningen (1984:831)

Härigenom föreskrivs i fråga om mönstringsförordningen (1984:831)¹

dels att i 1–3 a, 5–9 och 12–14 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 14 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 2007:239

3 a § 2007:239

5 § 1989:552.

74 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1985:838) om motorbränslen

Härigenom föreskrivs att i 4, 5, 8, 9–9 c och 11 §§ förordningen (1985:838) om motorbränslen¹ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

4 § 2006:1019

5 § 2007:35

8 § 2004:678

9 § 2004:1152

9 a § 2004:678

9 b § 2004:1152

9 c § 2006:1019

11 § 2004:678.

75 Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (1986:171)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartsförordningen
(1986:171)¹

¹ Förordningen omtryckt 2005:38.

Senaste lydelse av

1 § 2004:1113
3 § 2004:1113
4 § 2004:1113
5 § 2004:1113
8 § 2004:1113
9 § 2004:1113
11 § 2004:1113
12 § 2004:1113
13 § 2004:1113
14 § 2004:1113
15 § 2004:1113
16 § 2004:1113
17 § 2004:1113
18 § 2004:1113
19 § 2004:1113
20 § 2004:1113
21 § 2004:1113
22 § 2004:1113
23 § 2004:1113
25 § 2006:435
25 a § 2006:436
26 § 2004:1113
27 § 2004:1113
28 § 2004:1113
29 § 2004:1113
30 § 2004:1113
31 § 2004:1113
32 § 2004:1113
34 § 2004:1113
36 § 2004:1113
37 § 2004:1113
38 § 2004:1113
39 § 2004:1113
41 § 2004:1113
43 § 2004:1113
45 § 2004:1113
46 § 2004:1113
47 § 2004:1113
48 § 2004:1113
50 § 2004:1113
51 § 2004:1113
53 § 2004:1113
54 § 2004:1113
55 § 2004:1113
56 § 2004:1113
57 § 2004:1113
58 § 2004:1113

59 § 2004:1113
60 § 2004:1113
61 § 2004:1113
62 § 2004:1113
63 § 2004:1113
64 § 2004:1113
65 § 2004:1113
66 § 2004:1113
67 § 2004:1113
68 § 2004:1113
69 § 2004:1113
70 § 2004:1113
71 § 2004:1113
73 § 2004:1113
74 § 2004:1113
75 § 2004:1113
76 § 2004:1113
77 § 2004:1113
80 2005:228
81 § 2004:1113
82 § 2004:1113
83 § 2004:1113
84 § 2004:1113
86 § 2004:1113
87 § 2004:1113
88 § 2004:1113
89 § 2004:1113
90 § 2004:1113
91 § 2004:1113
92 § 2004:1113
94 § 2004:1113
95 § 2004:1113
96 § 2004:1113
97 § 2004:1113
98 § 2004:1113
100 § 2004:1113
102 § 2004:1113
104 § 2004:1113
105 § 2004:1113
106 a § 2006:1397
107 § 2004:1113
110 § 2004:1113
114 § 2004:1113
115 § 2004:1113
117 § 2007:492
118 § 2007:492
119 § 2007:492
120 § 2007:492
121 § 2007:492
124 § 2007:492
125 § 2007:492
128 § 2004:1113
129 § 2004:1113
130 § 2004:1113
131 § 2004:1113
132 § 2004:1113
133 § 2004:1113
134 § 2004:1113

dels att 31 och 37 §§ ska upphöra att gälla,

dels att i 1, 3–5, 8, 9, 11–23, 25–30, 32, 34, 36, 38, 39, 41, 43, 45–48, 50, 51, 53–71, 73–77, 80–84, 86–92, 94–98, 100, 102, 104, 105, 106 a, 107, 110, 114, 115, 117–121, 124, 125, 128–135, 137–141, 144 och 146 §§ samt i rubriken närmast före 138 § ordet ”Luftfartsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 1, 4, 5, 13, 18, 19, 27, 32, 41, 56, 58, 60, 63–66, 68, 70, 73, 80, 82, 92, 96, 97, 102, 104, 107, 114, 120, 131, 132, 137 och 144 §§ ordet ”styrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”inspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009. Föreskrifter som har meddelats av Luftfartsstyrelsen anses vid tillämpningen av förordningen vara meddelade av Transportinspektionen.

135 § 2007:492
137 § 2004:1113
138 § 2005:94
139 § 2004:1113
140 § 2004:1113
141 § 2004:1113
144 § 2004:1113
146 § 2004:1113.

76 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartsregistret m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1986:172) om luftfartsregistret m.m.¹

dels att i 2, 15, 20, 24, 26, 30–36 och 38 §§ ordet ”Luftfartsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 38 § ordet ”styrelsen” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2004:1114
15 § 2004:1114
20 § 2004:1114
24 § 2004:1114
26 § 2005:145
30 § 2004:1114
31 § 2004:1114
32 § 2005:389
33 § 2005:145
34 § 2005:145
35 § 2004:1114
36 § 2004:1114
38 § 2004:1114.

77 Förslag till förordning om ändring i sjötrafikförordningen (1986:300)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjötrafikförordningen (1986:300)¹

dels att i 1 kap. 2 §, 2 kap. 9 och 10 §§, 3 kap. 3, 4 och 6 §§ samt 4 kap. 7 § ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 1–2 a, 5, 6 och 8 §§, 3 kap. 1 och 2 §§ samt 4 kap. 4 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §²

I den mån det inte strider mot tillämplig lag i främmande stat gäller de internationella sjövägsreglerna samt denna förordning och med stöd av förordningen meddelade föreskrifter även för trafik med svenskt fartyg utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Sjöfartsverket får föreskriva om undantag från vad som anges i första stycket.

Transportinspektionen får efter samråd med *Sjöfartsverket* föreskriva om undantag från vad som anges i första stycket.

2 kap.

1 §³

Sjöfartsverket får meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten när fartyg förs i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Transportinspektionen får efter samråd med *Sjöfartsverket* meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten när fartyg förs i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

¹ Senaste lydelse av

1 kap. 2 § 2003:640

2 kap. 9 § 1994:666

2 kap. 10 § 2003:640

3 kap. 4 § 1996:526

4 kap. 7 § 1994:666.

² Senaste lydelse 2003:640.

³ Senaste lydelse 2006:626.

Sjöfartsverket får meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten när svenska fartyg förs utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Dessa föreskrifter *skall* dock inte tillämpas om de strider mot tillämplig lag i främmande stat.

Transportinspektionen får efter samråd med *Sjöfartsverket* meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten när svenska fartyg förs utanför Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Dessa föreskrifter *ska* dock inte tillämpas om de strider mot tillämplig lag i främmande stat.

2 §⁴

Länsstyrelsen får efter samråd med *Sjöfartsverket* meddela föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter i Sveriges sjöterritorium. Länsstyrelsen får efter samråd med *Sjöfartsverket* även meddela tillfälliga dispenser från sina föreskrifter.

Länsstyrelsen får efter samråd med *Sjöfartsverket* och *Transportinspektionen* meddela föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter i Sveriges sjöterritorium. Länsstyrelsen får efter samråd med *Sjöfartsverket* och *Transportinspektionen* även meddela tillfälliga dispenser från sina föreskrifter.

Länsstyrelsen får efter samråd med *Sjöfartsverket* meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde i Sveriges sjöterritorium för trafik med fartyg, om föreskriften behövs från miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl än de som anges i 1 § eller för att skydda fisket eller anläggningar för vattenbruk och föreskriften inte gäller handels-

Länsstyrelsen får efter samråd *enligt första stycket* meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde i Sveriges sjöterritorium för trafik med fartyg, om föreskriften behövs från miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl än de som anges i 1 § eller för att skydda fisket eller anläggningar för vattenbruk och föreskriften inte gäller handels-

⁴ Senaste lydelse 1996:1364.

sjöfarten i allmän farled.

Länsstyrelsen får efter samråd *med Sjöfartsverket* även meddela andra föreskrifter om användande av Sveriges sjöterritorium när de är av tillfällig art.

sjöfarten i allmän farled.

Länsstyrelsen får efter samråd *enligt första stycket* även meddela andra föreskrifter om användande av Sveriges sjöterritorium när de är av tillfällig art.

2 a §⁵

Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket och Kustbevakningen av sådana sjöfartsskyddsskäl som *skall* beaktas inom en hamnanläggning inom Sveriges sjöterritorium meddela föreskrifter om

1. fartbegränsning,
2. förbud mot ankring, och
3. begränsning i rätten att utnyttja vattenområde.

Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket och Kustbevakningen meddela tillfälliga dispenser från sina föreskrifter.

Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket, *Transportinspektionen* och Kustbevakningen av sådana sjöfartsskyddsskäl som *ska* beaktas inom en hamnanläggning inom Sveriges sjöterritorium meddela föreskrifter om

1. fartbegränsning,
2. förbud mot ankring, och
3. begränsning i rätten att utnyttja vattenområde.

Länsstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket, *Transportinspektionen* och Kustbevakningen meddela tillfälliga dispenser från sina föreskrifter.

5 §

Sjöfartsverket fastställer utformningen och användningen av sjövägmärken.

Transportinspektionen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om utformningen och användningen av sjövägmärken.

⁵ Senaste lydelse 2004:1017.

6 §⁶

Den myndighet som meddelar en föreskrift enligt 1, 2 eller 2 a § får besluta att sjövägmärke *skall* sättas upp och var detta *skall* ske.

Sjöfartsverket svarar för att ett sjövägmärke som *verket* har föreskrivit om sätts upp och underhålls. *Sjöfartsverket* kan dock besluta att kommun eller enskild i vars intresse föreskriften är meddelad *skall* sätta upp och underhålla märket.

Vederbörande kommun svarar för att ett sjövägmärke som en länsstyrelse har föreskrivit om sätts upp och underhålls. Länsstyrelsen kan dock besluta att enskild i vars intresse föreskriften är meddelad *skall* sätta upp och underhålla märket.

Den myndighet som meddelar en föreskrift enligt 1, 2 eller 2 a § får besluta att sjövägmärke *ska* sättas upp och var detta *ska* ske.

Sjöfartsverket svarar för att ett sjövägmärke som *Transportinspektionen* har föreskrivit *eller beslutat* om sätts upp och underhålls. *Transportinspektionen* kan dock besluta att *en* kommun eller *en* enskild i vars intresse föreskriften är meddelad *ska* sätta upp och underhålla märket.

Kommunen svarar för att ett sjövägmärke som en länsstyrelse har föreskrivit *eller beslutat* om sätts upp och underhålls. Länsstyrelsen kan dock besluta att *en* enskild i vars intresse föreskriften är meddelad *ska* sätta upp och underhålla märket.

8 §⁷

Ett beslut som länsstyrelsen har meddelat med stöd av 2 §, 2 a § eller 6 § första stycket får överklagas hos regeringen. Fiskeriverket, Sjöfartsverket och Naturvårdsverket får överklaga ett sådant beslut. Ett beslut som länsstyrelsen har meddelat med stöd av 2 a § får överklagas även av Kustbevakningen.

Ett beslut som länsstyrelsen har meddelat med stöd av 2 §, 2 a § eller 6 § första stycket får överklagas hos regeringen. Fiskeriverket, Sjöfartsverket, *Transportinspektionen* och Naturvårdsverket får överklaga ett sådant beslut. Ett beslut som länsstyrelsen har meddelat med stöd av 2 a § får överklagas även av Kustbevakningen.

⁶ Senaste lydelse 2006:626.

⁷ Senaste lydelse 2004:1017.

I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

3 kap.

1 §

Staten håller fyrar, sjömärken och andra *säkerhetsanordningar* för sjöfarten samt sjöräddningsstationer i den utsträckning som Sjöfartsverket bestämmer.

Sjöfartsverket håller fyrar, sjömärken och andra *sjösäkerhetsanordningar* för sjöfarten samt sjöräddningsstationer i den utsträckning som Sjöfartsverket bestämmer *efter samråd med Transportinspektionen*.

2 §⁸

Säkerhetsanordningar för sjöfarten får inte inrättas inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon utan tillstånd. *Säkerhetsanordningar* får inte heller ändras, flyttas eller dras in utan tillstånd.

Andra sjösäkerhetsanordningar för sjöfarten *än som sägs i 1 §* får inte inrättas inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon utan tillstånd. *Sjösäkerhetsanordningar* får inte heller ändras, flyttas eller dras in utan tillstånd.

Frågor om tillstånd enligt första stycket prövas av Sjöfartsverket. *Tillstånden* kan förenas med villkor. I fråga om radiofyrar eller andra säkerhetsanordningar med radiosändare finns bestämmelser i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation.

Frågor om tillstånd enligt första stycket prövas av *Transportinspektionen efter samråd med Sjöfartsverket*. *Ett tillstånd får* förenas med villkor. I fråga om radiofyrar eller andra säkerhetsanordningar med radiosändare finns bestämmelser i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation.

Sjöfartsverket får föreskriva att tillstånd för inrättande, ändring, flyttning eller indragning av säkerhetsanordningar inte behövs i ett visst område

Transportinspektionen får *efter samråd med Sjöfartsverket* föreskriva att tillstånd för inrättande, ändring, flyttning eller indragning av säkerhets-

⁸ Senaste lydelse 2003:399.

eller för en viss typ av säkerhetsanordningar.

anordningar inte behövs i ett visst område eller för en viss typ av säkerhetsanordningar.

4 kap.

4 §⁹

Utländskt fartyg vars bruttodräktighet överstiger 300 får inte utan tillstånd av *Sjöfartsverket* läggas upp här i landet eller på annat sätt tas ur trafik för längre tid än tre veckor.

Om ett sådant tillstånd meddelas, *skall* de föreskrifter iakttagas som Försvarmakten har meddelat efter samråd med *Sjöfartsverket* beträffande förläggningssort för fartyget och andra förhållanden som rör förläggningen. Detta *skall* även gälla om svenskt fartyg vars bruttodräktighet överstiger 300 *skall* läggas upp eller på annat sätt tas ur trafik för annat ändamål än klassning, ombyggnad, reparation eller underhåll.

Om ett utländskt fartyg är upplagt eller på annat sätt taget ur trafik för längre tid än tre veckor, *skall* fartyget flyttas till en annan förläggningssort inom Sveriges sjöterritorium om Försvarmakten efter samråd med *Sjöfartsverket* bestämmer så. Detsamma gäller om ett svenskt fartyg är upplagt eller på annat sätt taget ur trafik för annat ändamål än klassning,

Utländskt fartyg vars bruttodräktighet överstiger 300 får inte utan tillstånd av *Transportinspektionen* läggas upp här i landet eller på annat sätt tas ur trafik för längre tid än tre veckor.

Om ett sådant tillstånd meddelas, *ska* de föreskrifter iakttagas som Försvarmakten har meddelat efter samråd med *Transportinspektionen och* *Sjöfartsverket* beträffande förläggningssort för fartyget och andra förhållanden som rör förläggningen. Detta *ska* även gälla om svenskt fartyg vars bruttodräktighet överstiger 300 *ska* läggas upp eller på annat sätt tas ur trafik för annat ändamål än klassning, ombyggnad, reparation eller underhåll.

Om ett utländskt fartyg är upplagt eller på annat sätt taget ur trafik för längre tid än tre veckor, *ska* fartyget flyttas till en annan förläggningssort inom Sveriges sjöterritorium om Försvarmakten efter samråd med *Transportinspektionen och* *Sjöfartsverket* bestämmer så. Detsamma gäller om ett svenskt fartyg är upplagt eller på annat sätt taget ur trafik för annat ändamål än klass-

⁹ Senaste lydelse 1994:666.

ombyggnad, reparation eller underhåll. Beträffande fartygets förläggning *skall* de föreskrifter iakttas som har meddelats.

ning, ombyggnad, reparation eller underhåll. Beträffande fartygets förläggning *ska* de föreskrifter iakttas som har meddelats.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

78 Förslag till förordning om ändring i svävarfartsförordningen (1986:305)

Härigenom föreskrivs att i 3, 10–13, 15 och 16 §§ svävarfartsförordningen (1986:305)¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009. Föreskrifter som har meddelats av Sjöfartsverket anses vid tillämpningen av förordningen vara meddelade av Transportinspektionen.

¹ Senaste lydelse av
10 § 1995:140
11 § 1997:152
15 § 1999:349
16 § 1998:1312.

79 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1987:26) om parkeringsvakter i kommuner

Härigenom föreskrivs att i 2 § förordningen (1987:26) om parkeringsvakter¹ i kommuner ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 § 1992:1284.

80 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1987:899) om statliga parkeringsplatser

Härigenom föreskrivs att i 6 § förordningen (1987:899) om statliga parkeringsplatser¹ ordet ”Vägverkets” ska bytas ut mot ”Transportinspektionens”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009. Föreskrifter som har meddelats av Vägverket anses vid tillämpningen av förordningen vara meddelade av Transportinspektionen.

¹ Senaste lydelse av 6 § 1992:1292.

81 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder

Härigenom föreskrivs att i 9 § förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 9 § 2006:662.

82 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Härigenom föreskrivs att i 9, 10 och 15–17 §§ förordningen (1988:1017)¹ om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. ordet "Luftfartsstyrelsen" i olika böjningsformer ska bytas ut mot "Transportinspektionen" i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
9 § 2004:1115
10 § 2004:1115
15 § 2004:1115
16 § 2004:1115
17 § 2004:1115.

83 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1989:548) om tillstånd för anställning på fartyg

Härigenom föreskrivs att i 7 och 10 §§ förordningen (1989:548) om tillstånd för anställning på fartyg¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
7 § 1998:961
10 § 2007:916

84 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor¹

dels att i 12 § ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 19, 21 och 23 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 3–6 och 16 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor *skall* ändå undersökas enligt lagen, om det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökningen görs.

Undersökningen görs av

1. *Luftfartsstyrelsen*, när det gäller olyckor och tillbud som berör annan luftfart än militär luftfart,

2. *Sjöfartsverket*, när det gäller olyckor och tillbud som berör annan sjöfart än militär sjöfart,

3. Försvarsmakten, när det gäller olyckor och tillbud som berör den militära luft- eller sjöfarten,

3 §²

Olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor *ska* ändå undersökas enligt lagen, om det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökningen görs.

Undersökningen görs av

1. *Transportinspektionen*, när det gäller olyckor och tillbud som berör *vägtrafiken*, annan luftfart än militär luftfart *samt annan sjöfart än militär sjöfart*,

2. Försvarsmakten, när det gäller olyckor och tillbud som berör den militära luft- eller sjöfarten,

¹ Senaste lydelse av

12 § 2007:491

19 § 2007:491

21 § 1999:509

23 § 2007:491.

² Senaste lydelse 2007:491.

4. Statens haverikommission, när det gäller olyckor och tillbud som inte berör luftfarten eller sjöfarten.

Statens haverikommission har rätt att undersöka olyckor och tillbud som avses i andra stycket 1–3, om det finns särskilda skäl.

3. Statens haverikommission, när det gäller olyckor och tillbud som inte berör *vägtrafiken*, luftfarten eller sjöfarten.

Statens haverikommission har rätt att undersöka olyckor och tillbud som avses i andra stycket 1 och 2, om det finns särskilda skäl.

3 a §³

När Statens haverikommission *skall* avgöra om ett tillbud till en järnvägsolycka enligt 2 § andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor eller en olycka eller ett tillbud enligt 3 § andra stycket 4 denna förordning som berör spårtrafiken *skall* undersökas *skall*, utöver det som anges i dessa paragrafer, följande beaktas:

1. olyckans eller tillbudets omfattning,
2. om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud av betydelse för systemet som helhet,
3. olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Schweiz, samt

4. framställningar från infrastrukturförvaltare (spårinnehavare), järnvägsföretag, *Järnvägsstyrelsen* eller från någon annan stat inom EES eller Schweiz.

När Statens haverikommission *ska* avgöra om ett tillbud till en järnvägsolycka enligt 2 § andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor eller en olycka eller ett tillbud enligt 3 § andra stycket 3 denna förordning som berör spårtrafiken *ska* undersökas *ska*, utöver det som anges i dessa paragrafer, följande beaktas:

4. framställningar från infrastrukturförvaltare (spårinnehavare), järnvägsföretag, *Transportinspektionen* eller från någon annan stat inom EES eller Schweiz

4 §⁴

En myndighet som anges i 3 § andra stycket 1, 2 eller 3 får överlåta åt någon annan att göra

Transportinspektionen och Försvarsmakten får överlåta åt någon annan att göra en sådan

³ Senaste lydelse 2007:491.

⁴ Senaste lydelse 2007:491.

undersökningen.

*undersökning som sägs i 3 §
andra stycket 1 eller 2.*

5 §⁵

Vad som sägs i denna förordning om tillsynsmyndighet avser de myndigheter som anges i 3 § andra stycket 1–3 samt *Järnvägsstyrelsen i fråga om olyckor eller tillbud som berör spårtrafiken.*

Om en överlåtelse har skett enligt 2 § till en myndighet eller om undersökningen görs av en myndighet enligt 3 § andra stycket 1–3 eller 4 §, gäller bestämmelserna i 6–8, 10, 11, 13–15 och 17–19 §§ i tillämpliga delar.

Vad som sägs i denna förordning om tillsynsmyndighet avser de myndigheter som anges i 3 § andra stycket 1 och 2.

Om en överlåtelse har skett enligt 2 § till en myndighet eller om undersökningen görs av en myndighet enligt 3 § andra stycket 1 eller 2 eller 4 §, gäller bestämmelserna i 6–8, 10, 11, 13–15 och 17–19 §§ i tillämpliga delar.

6 §⁶

Försvarsmakten, *Sjöfartsverket* och *Luftfartsstyrelsen* skall ställa experter till Statens haverikommissionens förfogande för undersökningar av olyckor eller tillbud som berör myndigheternas ansvarsområde, om detta inte äventyrar myndigheternas möjlighet att fullgöra andra angelägna uppgifter.

Tillsynsmyndigheterna och Statens räddningsverk har rätt till insyn i Haverikommissionens undersökningar, om undersökningen berör dessa myndigheters ansvarsområde.

Försvarsmakten och *Transportinspektionen* ska ställa experter till Statens haverikommissionens förfogande för undersökningar av olyckor eller tillbud som berör myndigheternas ansvarsområde, om detta inte äventyrar myndigheternas möjlighet att fullgöra andra angelägna uppgifter.

⁵ Senaste lydelse 2007:491.

⁶ Senaste lydelse 2007:491.

16 §⁷

Luffartsstyrelsen fullgör den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella civila luftfartsorganisationen som följer av bilaga 13 till Chicago-konventionen.

Sjöfartsverket fullgör den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella sjöfartsorganisationen som följer av bestämmelser om undersökning av olyckor i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

Transportinspektionen fullgör den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella civila luftfartsorganisationen som följer av bilaga 13 till Chicago-konventionen.

Transportinspektionen fullgör *också* den rapporteringsskyldighet gentemot Internationella sjöfartsorganisationen som följer av bestämmelser om undersökning av olyckor i internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

⁷ Senaste lydelse 2007:491.

**85 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1990:1080) om tillfälligt bilförbud**

Härigenom föreskrivs att i 8 § förordningen (1990:1080) om tillfälligt bilförbud¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 8 § 1997:783.

86 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Härigenom föreskrivs att i 2, 4 och 6–8 §§ förordningen (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg¹ ordet ”Järnvägsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2004:531

4 § 2004:531

6 § 2004:531

7 § 2004:531

8 § 2004:531.

87 Förslag till förordning om ändring i folkbokföringsförordningen (1991:749)

Härigenom föreskrivs i fråga om folkbokföringsförordningen (1991:749)¹

dels att i 2 och 5 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 5 § ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
2 § 2007:805
5 § 2004:933.

88 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1991:1216) om vägtrafikombud

Härigenom föreskrivs att i 1 och 5 §§ förordningen (1991:1216) om vägtrafikombud¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 § 2001:539

5 § 2002:479.

89 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna

Härigenom föreskrivs att i 3–5, 7, 10 och 12–15 §§ förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna¹ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
4 § 2003:458
5 § 2001:804
7 § 1997:17
10 § 1995:173
12 § 1997:17
13 § 2003:458.

**90 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1991:1881) om medgivande enligt sjömanslagen
(1973:282), m.m.**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1991:1881) om medgivande enligt sjömanslagen (1973:282), m.m.¹

dels att i 1–4 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form, *dels* att i 1 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 1 § 2007:917.

91 Förslag till förordning om ändring i tillträdesförordningen (1992:118)

Härigenom föreskrivs i fråga om tillträdesförordningen (1992:118)¹

dels att i 5 § ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 28 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

28 §²

Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, *Sjöfartsverket*, *Luftfartsstyrelsen* och Tullverket, varje myndighet inom sitt område, meddelar efter hörande av Försvarmakten närmare föreskrifter för rapporteringen enligt 27 §.

Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, *Transportinspektionen* och Tullverket, varje myndighet inom sitt område, meddelar efter hörande av Försvarmakten närmare föreskrifter för rapporteringen enligt 27 §.

Föreskrifter för verkställighet i övrigt av denna förordning meddelas av Försvarmakten efter hörande av berörda civila myndigheter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 5 § 2005:54.

² Senaste lydelse 2004:1119.

92 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1992:391) om uttagning för totalförsvarets behov¹

dels att i 15, 16, 30 och 31 §§ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 20 § ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

15 § 2004:1121

16 § 2004:1121

20 § 2001:677

30 § 2004:1121

31 § 2004:1121.

93 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter¹

dels att i 6, 7, 9, 17, 21 och 24 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 24 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
6 § 1995:523
7 § 1998:991
21 § 1998:991.

94 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter

Härigenom föreskrivs att 3 a, 4 och 6 §§ förordningen (1993:1053) om användning av vattenskoter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §¹

Kustbevakningen får använda vattenskoter i tjänsteutövning även i andra vattenområden än de som avses i 2 §. I övrigt får Sjöfartsverket meddela föreskrifter om, eller ge dispens i enskilda fall för, användning av vattenskoter vid sjöräddning eller för annat samhällsnyttigt ändamål i andra vattenområden än de som avses i 2 §.

Kustbevakningen får använda vattenskoter i tjänsteutövning även i andra vattenområden än de som avses i 2 §. I övrigt får Sjöfartsverket *efter samråd med Transportinspektionen* meddela föreskrifter om, eller ge dispens i enskilda fall för, användning av vattenskoter vid sjöräddning eller för annat samhällsnyttigt ändamål i andra vattenområden än de som avses i 2 §.

4 §²

Innan länsstyrelsen beslutar föreskrifter om användning av vattenskoter inom ett vattenområde, *skall* den samråda med Sjöfartsverket, Kustbevakningen och berörd kommun.

Innan länsstyrelsen beslutar föreskrifter om användning av vattenskoter inom ett vattenområde, *ska* den samråda med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, *Transportinspektionen* och berörd kommun.

Länsstyrelsen *skall* underrätta Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Naturvårdsverket och polismyndigheten om beslutet.

Länsstyrelsen *ska* underrätta Sjöfartsverket, Kustbevakningen, *Transportinspektionen*, Naturvårdsverket och polismyndigheten om beslutet.

¹ Senaste lydelse 2004:607.

² Senaste lydelse 2004:607.

6 §³

I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

Sjöfartsverket och Natur- Sjöfartsverket, *Transport-*
vårdsverket får överklaga läns- *inspektionen* och Naturvårds-
styrelsens beslut. verket får överklaga länsstyrelsens
beslut.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

³ Senaste lydelse 1998:1291.

95 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1162) om skeppsmätning

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1994:1162) om skeppsmätning¹

dels att i 2, 5, 6, 8–16, 18, 19, 23–25, 27–36 och 40 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 5, 8, 13, 19, 29, 30, 35 och 36 §§ ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
9 § 1997:682
15 § 2001:805
16 § 2001:805
28 § 2001:805
40 § 1998:1079.

96 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m.

Härigenom föreskrivs att 18 § förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Boverket får, utom i fall som sägs i tredje stycket, efter samråd med andra berörda myndigheter meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av 3–8 och 10–15 §§ om inte någon annan myndighet enligt annan författning har rätt att meddela sådana föreskrifter. Detsamma gäller föreskrifter om sådan hushållning med avfall och om krav på underhåll som avses i 2 § första stycket 9 och tredje stycket lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m.

Trots kraven i 2 och 2 a §§ lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. får Boverket i det enskilda fallet ge dispens från bestämmelserna i 10–15 §§ denna förordning, om det finns särskilda skäl och dispensen

1. avser uppförande eller ändring av en byggnad i experiment-syfte, och
2. inte medför en oacceptabel risk för människors hälsa eller säkerhet.

Vägverket får efter samråd med Boverket meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av 3–8 §§ i fråga om vägar och gator, *utom för vägtunnlar*, samt anordningar som hör till vägarna eller gatorna.

Transportinspektionen får efter samråd med Boverket meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av 3–8 §§ i fråga om vägar och gator samt anordningar som hör till vägarna eller gatorna.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse 2007:621.

**97 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1994:1279) med bemyndigande att meddela
föreskrifter och andra beslut enligt sjölagen
(1994:1009)**

Härigenom föreskrivs att förordningen (1994:1279) med bemyndigande att meddela föreskrifter och andra beslut enligt sjölagen (1994:1009)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

<p>Sjöfartsverket får - lämna medgivande enligt 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen (1994:1009),</p>	<p>Sjöfartsverket får lämna med- givande enligt 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen (1994:1009). <i>Transportinspektionen får</i> - meddela föreskrifter om prejning och visitering enligt 6 kap. 3 § sjölagen, - meddela föreskrifter om skyldighet att medföra ett exemplar av sjölagen samt vissa skeppshandlingar enligt 6 kap. 4 § sjölagen, - meddela undantag från skyldigheten att föra dagbok enligt 18 kap. 1 § sjölagen, samt - meddela föreskrifter om dagbok enligt 18 kap. 4 § sjölagen. Föreskrifter om prejning och visitering meddelas efter samråd med Rikspolisstyrelsen, Försvarmakten, Kustbevakningen och Tullverket.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av förordningen 1999:523.

**98 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter
inom landet**

Härigenom föreskrivs att i 6 och 11–14 §§ förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet¹ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
11 § 1995:524
12 § 1998:791.

**99 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1994:1808) om behöriga myndigheter på den
civila luftfartens område**

Härigenom föreskrivs att i 2, 4 och 5 §§ förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2006:1398

4 § 2004:1122

5 § 2006:1398.

**100 Förslag till
förordning om ändring i vägtrafikförordningen
(1995:137) för den kommunala organisationen för
räddningstjänst under utbildning och höjd
beredskap**

Härigenom föreskrivs att i 8–10, 12, 16 och 21 §§ vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
8 § 1998:1285
9 § 1998:1285
10 § 2003:797
16 § 2003:797.

101 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt¹

dels att 3 kap. 12 och 13 §§ ska upphöra att gälla och att rubrikerna närmast före 3 kap. 12 och 13 §§ ska utgå,

dels att i 4 kap. 5 § ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att 3 kap. 10 § och rubriken närmast före 3 kap. 10 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Vägverket

3 kap.

10 §²

Transportinspektionen

Vägverket skall på begäran av Totalförsvarets pliktverk lämna uppgifter ur vägtrafikregistret.

Transportinspektionen ska på begäran av Totalförsvarets pliktverk lämna uppgifter

1. ur vägtrafikregistret,
2. ur sjömansregistret om adresser till totalförsvarspliktiga samt om deras behörighet och tjänstgöring på fartyg, och
3. om utfärdade certifikat inom luftfartens område.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

3 kap. 13 § 2004:997

4 kap. 5 § 2004:997.

² Senaste lydelse 2001:688.

102 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:1652) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs att 1 § förordningen (1995:1652) om byggande av järnväg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹
Banverket får meddela närmare föreskrifter om genomförande av förstudie och järnvägsutredning enligt 2 kap. 1 och 1 a §§ lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Föreskrifter om samråd och miljökonsekvensbeskrivning i samband med förstudie och järnvägsutredning *skall* meddelas i samråd med Naturvårdsverket.

Banverkets regionkontor och samtliga länsstyrelser *skall* underrättas om de föreskrifter *Banverket* meddelar med stöd av första stycket.

1 §¹
Transportinspektionen får meddela närmare föreskrifter om genomförande av förstudie och järnvägsutredning enligt 2 kap. 1 och 1 a §§ lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Föreskrifter om samråd och miljökonsekvensbeskrivning i samband med förstudie och järnvägsutredning *ska* meddelas i samråd med Naturvårdsverket.

Banverket och samtliga länsstyrelser *ska* underrättas om de föreskrifter *Transportinspektionen* meddelar med stöd av första stycket.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse 1998:894.

**103 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (1996:12)
med verkställighetsföreskrifter till 10 kap.
sjölagen (1994:1009)**

Härigenom föreskrivs att i 14–17 §§ förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

104 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1996:53) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar

Härigenom föreskrivs att i 2–6 §§ förordningen (1996:53) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2004:413

3 § 2004:413

3 a § 2004:513

4 § 2004:513.

105 Förslag till förordning om ändring i säkerhetsskyddsförordningen (1996:633)

Härigenom föreskrivs i fråga om säkerhetsskyddsförordningen (1996:633)¹

dels att i 19 och 27 §§ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att bilagan till förordningen ska ha följande lydelse.

*Bilaga*²

Nuvarande lydelse

Följande statliga myndigheter beslutar om placering i säkerhetsklasser och om registerkontroll i enlighet med vad som anges i 19 §.

Luftfartsverket,
Luftfartsstyrelsen,
Läkemedelsverket,
Totalförsvarets pliktverk,
Tullverket,

Bilaga

Föreslagen lydelse

Följande statliga myndigheter beslutar om placering i säkerhetsklasser och om registerkontroll i enlighet med vad som anges i 19 §.

Luftfartsverket,
Läkemedelsverket,
Totalförsvarets pliktverk,
Transportinspektionen,
Tullverket,

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

19 § 2004:1194

27 § 2004:1194.

² Senaste lydelse 2007:1330. Ändringen innebär bl.a. att Luftfartsstyrelsen utgår.

106 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:262) om nationell väghållningsplan

Härigenom föreskrivs att i 6 och 8 §§ förordningen (1997:262) om nationell väghållningsplan¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
6 § 2004:1124
8 § 2004:1124.

107 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Härigenom föreskrivs att i 6 och 7 §§ förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
6 § 2004:1125
7 § 2004:1125.

108 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:686) om ansökan och redovisning av ekonomiskt bidrag från Europeiska gemenskapen till de svenska delarna av de transeuropeiska transportnätverken

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (1997:686) om ansökan och redovisning av ekonomiskt bidrag från Europeiska gemenskapen till de svenska delarna av de transeuropeiska transportnätverken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Vägverket, Banverket, *Luftfartsstyrelsen* och Sjöfartsverket upprättar och lämnar till EG-kommissionen ansökningar om bidrag till den svenska delen av de transeuropeiska transportnätverken inom myndigheternas respektive verksamhetsområden. Ansökningarna *skall* i första hand avse projekt som har nationell prioritet.

2 §¹
Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket upprättar och lämnar till EG-kommissionen ansökningar om bidrag till den svenska delen av de transeuropeiska transportnätverken inom myndigheternas respektive verksamhetsområden. *Detsamma gäller Transportinspektionen inom luftfartsområdet.* Ansökningarna *ska* i första hand avse projekt som har nationell prioritet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse 2005:7.

109 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:1140) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att i 2–5, 8–10 och 20 §§ förordningen (1997:1140) om vägavgift för vissa tunga fordon¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2003:992

3 § 2003:992

4 § 2003:992

8 § 2003:992

9 § 2003:992

10 § 2003:992.

110 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafikförordningen (1998:779)¹

dels att i 1 kap. 1 §, 2 kap. 5 §, 3 kap. 4, 5, 8, 10 och 12 §§, 6 kap. 2–4 §§, 8 kap. 1 §, 10 kap. 1 § samt 11 kap. 1, 2, 4 och 5 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 8 kap. 1 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”,

dels att i 8 kap. 4 § orden ”Vägverket och Tullverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 1 kap. 3 §, 8 kap. 2 § och 11 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

Den som har tillstånd till cabotagetrafik i Sverige enligt överenskommelse med annan stat får bedriva denna trafik utan tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

Tillståndet till cabotagetrafik *skall* medföras i fordonet och på uppmaning visas upp för bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman.

Tillståndet till cabotagetrafik *ska* medföras i fordonet och på uppmaning visas upp för bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman.

¹ Senaste lydelse av
1 kap. 1 § 2001:663
2 kap. 5 § 2000:1061
3 kap. 4 § 2007:48
3 kap. 5 § 2007:48
3 kap. 8 § 2007:48
3 kap. 10 § 2007:48
3 kap. 12 § 2007:48
6 kap. 2 § 2006:244
8 kap. 1 § 2003:997
8 kap. 4 § 2001:663
10 kap. 1 § 2002:367
11 kap. 1 § 2007:48
11 kap. 2 § 2004:719
11 kap. 4 § 1999:1141.

Tillsyn över att sådan trafik som avses i första stycket bedrivs enligt gällande bestämmelser utövas av *Vägverket när det gäller persontransporter och av Tullverket när det gäller godstransporter.*

Tillsyn över att sådan trafik som avses i första stycket bedrivs enligt gällande bestämmelser utövas av *Transportinspektionen.*

8 kap.

2 §²

Om en myndighet uppmärksammar omständighet som kan vara av betydelse för prövningen av om en tillståndshavare eller en innehavare av taxiförarlegitimation *skall* tilldelas en varning, eller om tillståndet eller legitimationen *skall* återkallas, *skall* detta anmälas till prövningsmyndigheten. För trafik som avses i 1 kap. 3 § första stycket *skall* anmälan ske till *Vägverket och Tullverket.*

Om det finns anledning att anta att överträdelse har skett i trafikutövningen *skall* länsstyrelserna, *Vägverket* och *Tullverket* anmäla detta till polis- eller åklagarmyndigheten.

Om en myndighet uppmärksammar omständighet som kan vara av betydelse för prövningen av om en tillståndshavare eller en innehavare av taxiförarlegitimation *ska* tilldelas en varning, eller om tillståndet eller legitimationen ska återkallas, *ska* detta anmälas till prövningsmyndigheten. För trafik som avses i 1 kap. 3 § första stycket *ska* anmälan ske till *Transportinspektionen.*

Om det finns anledning att anta att överträdelse har skett i trafikutövningen *ska* länsstyrelserna och *Transportinspektionen* anmäla detta till polis- eller åklagarmyndigheten.

11 kap.

3 §³

Föreskrifter för verkställigheten i frågor om transporttillstånd som avser godstransporter meddelas av Tullverket.

Föreskrifter för verkställigheten i frågor som avses i 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490)

Föreskrifter för verkställigheten i frågor som avses i 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490)

² Senaste lydelse 1999:556.

³ Senaste lydelse 1999:556. Ändringen innebär att första stycket upphävs.

meddelas av Rikspolisstyrelsen när de gäller polisman och av Tullverket när de gäller tulltjänsteman. Innan föreskrifter meddelas *skall* dessa myndigheter samråda med varandra.

meddelas av Rikspolisstyrelsen när de gäller polisman och av Tullverket när de gäller tulltjänsteman. Innan föreskrifter meddelas *ska* dessa myndigheter samråda med varandra.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

111 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:780) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs att i 1, 10, 15 och 16 §§ förordningen (1998:780) om biluthyrning¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
1 § 2001:664
16 § 1999:1142.

112 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:786) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)¹

dels att i 2 § orden "Vägverket" respektive "Tullverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att 9 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Föreskrifter för verkställigheten av denna förordning *meddelas* när det gäller transporter som avses i förordning (EEG) nr 684/92 och förordning (EEG) nr 881/92 av Vägverket och när det gäller transporter som avses i förordning (EEG) nr 3118/93 och förordning (EG) nr 3298/94 av Tullverket.

Föreskrifter för verkställigheten i fråga om hindrande av fortsatt färd meddelas av Rikspolisstyrelsen när de gäller polisman och av Tullverket när de gäller tulltjänsteman. Innan sådana föreskrifter meddelas *skall* dessa myndigheter samråda med varandra.

9 §²

Transportinspektionen får meddela föreskrifter för verkställigheten av denna förordning när det gäller transporter som avses i förordning (EEG) nr 684/92, förordning (EEG) nr 881/92, förordning (EEG) nr 3118/93 och förordning (EG) nr 3298/94.

Föreskrifter för verkställigheten i fråga om hindrande av fortsatt färd meddelas av Rikspolisstyrelsen när de gäller polisman och av Tullverket när de gäller tulltjänsteman. Innan sådana föreskrifter meddelas *ska* dessa myndigheter samråda med varandra.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 § 2003:49.

² Senaste lydelse 1999:557.

**113 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (1998:896)
om hushållning med mark- och vattenområden
m.m.**

Härigenom föreskrivs att i 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 2 § 2004:1126.

114 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn

Härigenom föreskrivs att 1 § förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Beslut enligt 1–3 §§ lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn skall meddelas av Sjöfartsverket.

1 §

Sjöfartsverket meddelar beslut enligt 1 och 2 §§ lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Transportinspektionen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter enligt 3 § lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

115 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken

Härigenom föreskrivs att i bilagan till förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av bilagan 2007:847.

116 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle

Härigenom föreskrivs att i 15 och 22 §§ förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle¹ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Förordningen omtryckt 2006:1198.
Senaste lydelse av
15 § 2006:1198
22 § 2006:1198.

117 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän¹

dels att i 2 och 3 §§ ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att i 3 § ordet "verket" ska bytas ut mot "inspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2003:444

3 § 2002:459.

118 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:978) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:978) om trafikskolor¹

dels att i 1, 2, 7, 9, 10 och 12 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 2 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 10 § 2004:1085.

119 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortsförordningen (1998:980)¹

dels att i 1 kap. 2 §, 2 kap. 3 och 4 §§, 3 kap. 3, 10, 11, 15–18 och 20 §§, 4 kap. 9 §, 7 kap. 4 och 10 §, 8 kap. 1–6, 8, 10 a–12 §§ samt 9 kap. 1 § ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 3 kap. 10 § och 8 kap. 12 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

1 kap. 2 § 2001:666

2 kap. 3 § 2001:538

3 kap. 3 § 1998:488

3 kap. 10 § 2003:552

3 kap. 15 § 2004:1084

3 kap. 20 § 2003:522

7 kap. 4 § 2001:666

7 kap. 10 § 1999:992

8 kap. 2 § 2003:552

8 kap. 3 § 2003:552

8 kap. 3 a § 2005:475

8 kap. 4 § 2003:552

8 kap. 5 § 2003:552

8 kap. 6 § 2003:552

8 kap. 10 a § 1999:992

8 kap. 12 § 2003:552

9 kap. 1 § 2003:552.

**120 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1998:1229) om behandling av personuppgifter
om totalförsvarspliktiga**

Härigenom föreskrivs att i bilagorna 1 och 2 till förordningen (1998:1229) om behandling av personuppgifter om totalförsvarspliktiga¹ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
bilaga 1 2007:894
bilaga 2 2007:894.

**121 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken
m.m.**

Härigenom föreskrivs att i 28 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 28 § 2005:1159.

122 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)¹

dels att i 3 kap. 76 §, 4 kap. 6, 10 a, 10 d, 12, 13, 15, 16–17 b, 18 a och 20 §§, 10 kap. 13 a §, 11 kap. 4 §, 13 kap. 3, 7 och 9 §§ samt 14 kap. 13 § ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 13 kap. 7 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”,

dels att 9 kap. 1 §, 13 kap. 1 och 2 §§ samt 15 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

1 §²

På en motorväg gäller följande.

1. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg.

2. Fordon får föras in på en motorväg endast vid vägens början eller på en påfartsväg och föras av motorvägen endast på en avfartsväg eller vid dess slut.

¹ Senaste lydelse av
3 kap. 76 § 2007:101
4 kap. 6 § 2005:949
4 kap. 10 a § 2006:1208
4 kap. 10 d § 2006:1208
4 kap. 12 § 2006:1573
4 kap. 13 § 2006:1573
4 kap. 15 § 2004:718
4 kap. 17 § 2004:285
4 kap. 17 a § 2004:285
4 kap. 17 b § 2004:285
4 kap. 18 a § 2007:882
4 kap. 20 § 1999:240
10 kap. 13 a § 2007:101
11 kap. 4 § 2006:1027
13 kap. 3 § 2007:235.

² Senaste lydelse 2008:46.

3. Fordon får inte föras på skiljeremsan eller på en tvärgående förbindelseväg mellan körbanorna.

4. Fordon får inte vändas eller backas.

5. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats. Bussar i linjetrafik får dock stannas vid särskilt anordnade hållplatser.

6. Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen.

Vägverket får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges i första stycket 1 får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

Transportinspektionen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges i första stycket 1 får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

Vägverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

13 kap.

1 §

Länsstyrelsen *skall* före mars månads utgång varje år upprätta en sammanställning över allmänna vägar och andra viktigare vägar i länet. Sammanställningen *skall* även uppta bärighetsklasser och sådana lokala trafikföreskrifter som är av större allmänt intresse.

Sammanställningen *skall* införas i länets författningssamling och sändas till Vägverket, Försvarmakten och polismyndigheten samt de myndigheter som har hand om väg- eller gatuhållningen.

Länsstyrelsen *ska* före mars månads utgång varje år upprätta en sammanställning över allmänna vägar och andra viktigare vägar i länet. Sammanställningen *ska* även uppta bärighetsklasser och sådana lokala trafikföreskrifter som är av större allmänt intresse.

Sammanställningen *ska* införas i länets författningssamling och sändas till Vägverket, *Transportinspektionen*, Försvarmakten och polismyndigheten samt de myndigheter som har hand om väg- eller gatuhållningen.

13 kap.

2 §

Hos länsstyrelsen *skall* det finnas en för allmänheten tillgänglig karta över de allmänna vägarna inom länet. Kartan *skall* vara upprättad i lämplig skala.

Kopior av kartan *skall* före juni månads utgång varje år sändas till Vägverket och de myndigheter som har hand om väg- eller gatuhållningen. Om någon ändring i den senast översända kartan inte har gjorts eller om ändringarna har liten omfattning behöver endast anmälan om detta göras.

Hos länsstyrelsen *ska* det finnas en för allmänheten tillgänglig karta över de allmänna vägarna inom länet. Kartan *ska* vara upprättad i lämplig skala.

Kopior av kartan *ska* före juni månads utgång varje år sändas till Vägverket, *Transportinspektionen* och de myndigheter som har hand om väg- eller gatuhållningen. Om någon ändring i den senast översända kartan inte har gjorts eller om ändringarna har liten omfattning behöver endast anmälan om detta göras.

15 kap.

1 §

Nuvarande lydelse

Beslut av en statlig myndighet enligt denna förordning får överklagas enligt följande.

Beslut av	Får överklagas hos
En polismyndighet	Länsstyrelsen
En myndighet som har hand om väg- och gatuhållningen	Länsstyrelsen
Länsstyrelsen	<i>Vägverket</i>
Rikspolisstyrelsen	Regeringen
Vägverket som första instans	Regeringen
<i>Vägverkets</i> beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas.	

De statliga väghållningsmyndigheterna får överklaga en polismyndighets eller länsstyrelses beslut i fråga om lokala trafikföreskrifter och undantag från sådana föreskrifter.

Föreslagen lydelse

Beslut av en statlig myndighet enligt denna förordning får överklagas enligt följande.

Beslut av	Får överklagas hos
En polismyndighet	Länsstyrelsen
En myndighet som har hand om väg- och gatuhållningen	Länsstyrelsen
Länsstyrelsen	<i>Transportinspektionen</i>
Rikspolisstyrelsen	Regeringen
Vägverket <i>eller Transportinspektionen</i> som första instans	Regeringen

Transportinspektionens beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas.

De statliga väghållningsmyndigheterna får överklaga en polismyndighets eller länsstyrelses beslut i fråga om lokala trafikföreskrifter och undantag från sådana föreskrifter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**123 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1998:1355) om trafik med höghastighetsfartyg**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:1355) om trafik med höghastighetsfartyg

dels att i 2, 4–7 och 9 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 5 och 6 §§ ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

124 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner¹

dels att i 4, 5 och 9–12 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 8 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Vägverket skall utöva den centrala tillsynen över efterlevnaden av denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Den eller de kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet *skall* utöva den lokala tillsynen i varje kommun.

Tillsynsmyndigheterna *skall* vid behov samarbeta i tillsynsarbetet.

8 §²

Transportinspektionen ska utöva den centrala tillsynen över efterlevnaden av denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Den eller de kommunala nämnder som fullgör uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet *ska* utöva den lokala tillsynen i varje kommun.

Tillsynsmyndigheterna *ska* vid behov samarbeta i tillsynsarbetet.

¹ Senaste lydelse av

4 § 2004:680

5 § 2004:680

9 § 2004:680

10 § 2004:680

11 § 2007:37

12 § 2004:680.

² Senaste lydelse 2005:1104.

*Vägverket skall samarbeta med
Järnvägsstyrelsen i tillsynsfrågor
som rör motorer i lokomotiv och
motorvagnar.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**125 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1998:1822) om ikraftträdande av lagen
(1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig
körkortsåterkallelse, m.m.**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:1822) om ikraftträdande av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, m.m.¹

dels att i 2, 5 och 7 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 6 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §²

Innan *Vägverket* bestämmer avgifternas storlek och när de *skall* betalas *skall* *verket* samråda med Ekonomistyrningsverket och med länsstyrelserna.

Innan *Transportinspektionen* bestämmer avgifternas storlek och när de *ska* betalas *ska* *inspektionen* samråda med Ekonomistyrningsverket och med länsstyrelserna.

Ekonomistyrningsverket får medge undantag från skyldigheten att samråda med verket.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2003:523

5 § 2003:523

7 § 2003:523.

² Senaste lydelse 2003:523.

126 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:215) om lotsavgifter

Härigenom föreskrivs att 9 § förordningen (1999:215) om lotsavgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om ersättning för sådana kostnader som avses i 4 §.

För beslut om undantag från skyldighet att anlita lots som *Sjöfartsverket* föreskrivit med stöd av 5 § förordningen (1982:569) om lotsning m.m. *skall* en avgift tas ut som bestäms av *Sjöfartsverket*.

För beslut om undantag från skyldighet att anlita lots som *Transportinspektionen* föreskrivit med stöd av 5 § förordningen (1982:569) om lotsning m.m. *ska* en avgift tas ut som bestäms av *inspektionen*.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**127 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (1999:991)
om förarbevis för moped klass I och för
terrängskoter**

Härigenom föreskrivs att i 2, 5–7, 9–12, 16 och 17 §§ förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

128 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1999:1134) om belastningsregister¹

dels att i 10, 17 och 20 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 11 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §²

Uppgifter ur belastningsregistret om brott som föranlett någon annan påföljd än penningböter ska lämnas ut om det begärs av

1. Justitiekanslern, i fråga om den som ansöker om ersättning enligt lagen (1998:714) om ersättning vid frihetsberövanden och andra tvångsåtgärder,

2. Högskolans avskiljandenämnd, i fråga om den som nämnden vid prövning enligt högskolelagen (1992:1434) överväger att avskilja från utbildningen,

3. Arbetsförmedlingen, för utredning i ärenden om kallelse till ny tjänstgöring av vapenfri tjänst, i fråga om den som ärendet gäller,

4. Riksbanken, i fråga om den som banken avser att anställa som bevaknings- eller transportpersonal,

5. en statlig, kommunal eller landstingskommunal myndighet som beslutar om anställning av personal inom psykiatrisk sjukvård, vård av utvecklingsstörda, vård av barn och ungdom eller tvångsvård av missbrukare, i fråga om den som myndigheten avser att anställa eller anlita som uppdragstagare,

6. Lotteriinspektionen, i fråga om den som myndigheten

a) vid prövning enligt lotterilagen (1994:1000) överväger att ge tillstånd att få anordna roulettspel, tärningsspel och kortspel, eller

b) vid prövning enligt lagen (1982:636) om anordnande av visst automatspel överväger att ge tillstånd,

¹ Senaste lydelse av

10 § 2007:1273

17 § 2001:669

20 § 2006:507.

² Senaste lydelse 2007:923. Ändringen innebär bl.a. att första stycket punkt 10 utgår.

7. Statens räddningsverk, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor överväger att ge tillstånd,

8. en socialnämnd, i ärenden om adoption, vårdnad om barn, barns boende, umgänge med barn, medgivande att ta emot barn m.m. enligt 5 kap. 2 § och 6 kap. 6–10 och 12–16 §§ socialtjänstlagen (2001:453) samt åtgärder enligt lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga eller lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall,

9. *Luftfartsstyrelsen*, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) överväger att ge certifikat eller tillstånd,

9. *Transportinspektionen*, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning

a) enligt luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) överväger att ge certifikat eller tillstånd,

b) enligt 4 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 3 kap. 2–4, 6 och 8 §§ järnvägslagen (2004:519) överväger att ge tillstånd,

10. *Järnvägsstyrelsen*, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt 4 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 3 kap. 2–4, 6 och 8 §§ järnvägslagen (2004:519) överväger att ge tillstånd,

11. Statens folkhälsoinstitut, i andra ärenden om tillstånd enligt alkohollagen (1994:1738) än serveringstillstånd, i fråga om den som ärendet gäller och styrelseledamot, verkställande direktör eller firmatecknare för denne samt delägare i ett fåmansföretag eller fåmanshandelsbolag som ärendet gäller,

12. en kommunal myndighet, i ärenden om serveringstillstånd enligt alkohollagen (1994:1738), i fråga om den som ärendet gäller,

13. Läkemedelsverket, i fråga om den som myndigheten överväger att ge tillstånd enligt lagen (1992:860) om kontroll av narkotika, lagen (1961:181) om försäljning av teknisk sprit m.m. eller förordningen (1968:70) med vissa bestämmelser om injektionsprutor och kanyler,

14. Kronofogdemyndigheten, för utredning i ärenden enligt skuldsaneringslagen (1994:334), i fråga om den som ärendet gäller,

15. Brottsoffermyndigheten, för utredning i ärenden enligt brottsskadelagen (1978:413), samt

16. en överförmyndare eller överförmyndarnämnd, i ärenden om förmyndarskap, godmanskap eller förvaltarskap, i fråga om den som överförmyndaren eller nämnden avser att utse eller avser att föreslå att rätten utser till förmyndare, god man eller förvaltare.

Sådana uppgifter som avses i 3 § 3–5 lagen (1998:620) om belastningsregister får inte lämnas till en myndighet som har rätt att få uppgifter enligt denna paragraf. En socialnämnd har dock rätt till uppgift om åklagares beslut om åtalsunderlåtelse samt om besöksförbud.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

129 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1999:1135) om misstankeregister¹

dels att i 3 och 7 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 4 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §²

Uppgift om misstanke om brott för vilket åtal har väckts, ska lämnas om det begärs av

1. Justitiekanslern, i fråga om den som ansöker om ersättning enligt lagen (1998:714) om ersättning vid frihetsberövanden och andra tvångsåtgärder,

2. Kriminalvården, i fråga om den som myndigheten avser att anställa eller anlita som

a) övervakare,

b) förtroendeman enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. eller förordningen (1974:248) om kriminalvård i anstalt,

c) personutredare enligt lagen om särskild personutredning i brottmål, m.m.,

d) biträde enligt 6 § andra stycket lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller,

e) kontrollör enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder,

3. Kriminalvården, när uppgiften behövs för prövning av en fråga enligt lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt, lagen (1976:371) om behandlingen av häktade och anhållna m.fl., lagen om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller lagen om särskild personutredning i brottmål,

4. Kriminalvårdsnämnden, när uppgiften behövs för prövning av en fråga om villkorlig frigivning,

¹ Senaste lydelse av

3 § 2006:508

7 § 2006:55.

² Senaste lydelse 2007:1453. Ändringen innebär bl.a. att första stycket punkt 12 utgår.

5. en övervakningsnämnd eller Kriminalvården, i ärenden om övervakning, i fråga om den som ärendet gäller,

6. Riksbanken, i fråga om den som banken avser att anställa som bevaknings- eller transportpersonal,

7. en statlig, kommunal eller landstingskommunal myndighet, som beslutar om anställning av personal inom psykiatrisk sjukvård, vård av utvecklingsstörda, vård av barn och ungdom eller tvångsvård av missbrukare, i fråga om den som myndigheten avser att anställa eller anlita som uppdragstagare,

8. Lotteriinspektionen, i fråga om den som myndigheten

a) vid prövning enligt lotterilagen (1994:1000) överväger att ge tillstånd att få anordna roulettspel, tärningsspel och kortspel, eller

b) vid prövning enligt lagen (1982:636) om anordnande av visst automatspel överväger att ge tillstånd,

9. Statens räddningsverk, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor överväger att ge tillstånd,

10. en socialnämnd, i ärenden om adoption, vårdnad om barn, barns boende, umgänge med barn, medgivande att ta emot barn m.m. enligt 5 kap. 2 § och 6 kap. 6–10 och 12–16 §§ socialtjänstlagen (2001:453) samt åtgärder enligt lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga eller lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall,

11. *Luftfartsstyrelsen*, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) överväger att ge certifikat eller tillstånd,

11. *Transportinspektionen*, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning

a) enligt luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) överväger att ge certifikat eller tillstånd,

b) enligt 4 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 3 kap. 2–4, 6 och 8 §§ järnvägslagen (2004:519) överväger att ge tillstånd,

12. *Järnvägsstyrelsen*, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt 4 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 3 kap. 2–4, 6 och 8 §§

järnvägslagen (2004:519)

överväger att ge tillstånd,

13. Finansinspektionen, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning av större ägare enligt försäkringsrörelselagen (1982:713), lagen (2002:149) om utgivning av elektroniska pengar, lagen (2004:46) om investeringsfonder, lagen (2004:297) om bank- och finansieringsrörelse eller lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden överväger att ge tillstånd,

14. chefen för Finansdepartementet eller den han eller hon bemyndigar, för utredning i ärenden om sådan lämplighetsprövning som avses i 13 i fråga om den som ärendet gäller såvitt avser banker och försäkringsbolag,

15. Fastighetsmäklarnämnden, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt fastighetsmäklarlagen (1995:400) överväger att registrera som fastighetsmäklare,

16. Kammarkollegiet, i fråga om den som myndigheten vid prövning enligt förordningen (1985:613) om auktorisation av tolkar och översättare avser att auktorisera,

17. Revisorsnämnden, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt revisorslagen (2001:883) överväger att godkänna eller auktorisera,

18. Skatteverket, för prövning av upplagshavare, skatteupplag och registrerade varumottagare enligt lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt eller lagen (1994:1776) om skatt på energi, skattebefriade förbrukare enligt lagen om alkoholskatt eller lagen om skatt på energi samt lagerhållare enligt lagen om tobaksskatt, lagen om skatt på energi eller lagen (1984:409) om gödselmedel,

19. Totalförsvarets pliktverk och Försvarmakten, i fråga om totalförsvarspliktiga som skrivs in eller är inskrivna för värnplikt enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt,

20. Försvarmakten, i fråga om den som myndigheten avser att anställa i utlandsstyrkan inom myndigheten,

21. Läkemedelsverket, i fråga om den som myndigheten överväger att ge tillstånd enligt lagen (1992:860) om kontroll av narkotika, lagen (1961:181) om försäljning av teknisk sprit m.m. eller förordningen (1968:70) med vissa bestämmelser om injektions-sprutor och kanyler,

22. Kronofogdemyndigheten, för utredning i ärenden enligt skuldsaneringslagen (1994:334), i fråga om den som ärendet gäller,

23. en kommunal myndighet, i fråga om den som har anmält ett förvärv av hyresfastighet enligt lagen (1975:1132) om förvärv av hyresfastighet, om förvärvstillstånd får vägras, samt

24. Riksgäldskontoret, i fråga om den som myndigheten överväger att betala ut ersättning till enligt lagen (1999:158) om investerarskydd.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

130 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2000:151) om marktjänster på flygplatser

Härigenom föreskrivs att i 2–4 §§ förordningen (2000:151) om marktjänster på flygplatser¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2004:1130

3 § 2004:1130

4 § 2004:1130.

131 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2000:836) om Schengens informationssystem

Härigenom föreskrivs att i 9 och 10 §§ förordningen (2000:836) om Schengens informationssystem¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
9 § 2006:349
10 § 2006:349.

132 Förslag till förförordning om ändring i tullförordningen (2000:1306)

Härigenom föreskrivs i fråga om tullförordningen (2000:1306)
dels att i 30 § ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transport-
inspektionen”,
dels att 22 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

22 §¹

Posten AB (publ) eller något av dess dotterbolag är i den egna verksamheten att anse som deklaratant och i förekommande fall gäldenär i enlighet med vad som anges i 4 kap. 4 § tullagen (2000:1281).

Tullverket får efter samråd med *Järnvägsstyrelsen*, Posten AB (publ) och *Luftfartsstyrelsen* meddela föreskrifter om hur varor som befordras på järnväg, med post eller med luftfartyg ska anmälas till en godkänd tullbehandling. Därvid får föreskrivas att deklARATION för övergång till fri omsättning av en vara får återkallas, så länge varan förvaras hos järnvägsföretaget, Posten AB (publ) eller något av dess dotterbolag eller lufttrafikföretag.

Tullverket får efter samråd med *Transportinspektionen* och Posten AB (publ) meddela föreskrifter om hur varor som befordras på järnväg, med post eller med luftfartyg ska anmälas till en godkänd tullbehandling. Därvid får föreskrivas att deklARATION för övergång till fri omsättning av en vara får återkallas, så länge varan förvaras hos järnvägsföretaget, Posten AB (publ) eller något av dess dotterbolag eller lufttrafikföretag.

¹ Senaste lydelse 2007:1272.

För Tullverkets räkning utövas tullkontroll av järnvägsföretaget i fråga om varor som befordras på järnväg och av Posten AB (publ) eller något av dess dotterbolag i fråga om varor som befordras med post. Vid sådan kontrollverksamhet tillämpas 3 kap. 8 § första stycket och 6 kap. 21 § första stycket tullagen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

133 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet *dels* att i 2, 5 och 6 §§ ordet "Vägverket" i olika böjningsformer ska bytas ut mot "Transportinspektionen" i motsvarande form, *dels* att 4 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Innan *Vägverket* föreskriver avgifternas storlek *skall verket* samråda med Ekonomistyrningsverket och med det berörda besiktningsorganet.

Innan *Transportinspektionen* föreskriver avgifternas storlek *ska inspektionen* samråda med Ekonomistyrningsverket och med det berörda besiktningsorganet.

Ekonomistyrningsverket får medge undantag från skyldigheten att samråda med verket.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

134 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister¹

dels att i 1 kap. 2 §, 2 kap. 1, 4 och 5 §§, 3 kap. 5 §, 4 kap. 3–6, 9, 10 b och 11 §§, rubriken närmast före 5 kap., 5 kap. 1, 2 och 4–7 §§, 6 kap. 3–5 §§, 7 kap. 1, 2, 4, 5, 8, 10–12 och 14 §§, 8 kap. 2, 3, 6–9, 12 och 14 §§, 9 kap. 1, 11 och 13 §§, 10 kap. 1–4, 6, 6 a, 9 och 11–13 §§, 11 kap. 1–3 och 5 §§, 12 kap. 1–9 §§, 13 kap. 1 §, 14 kap. 1, 4, 7 och 8 §, 15 kap. 2, 4, 5 och 8 §§, 16 kap. 3, 4 och 9 §§, 17 kap. 5 §, 18 kap. 2–4 §§, 19 kap. 2 §, 20 kap. 1–6 och 8–10 §§ samt i

¹ Senaste lydelse av
2 kap. 5 § 2004:988
4 kap. 4 § 2005:1229
4 kap. 10 b § 2005:1229
5 kap. 2 § 2006:318
6 kap. 3 § 2007:745
6 kap. 4 § 2007:745
6 kap. 5 § 2007:745
7 kap. 5 § 2003:95
8 kap. 2 § 2007:192
8 kap. 3 § 2005:1229
8 kap. 6 § 2007:192
8 kap. 7 § 2007:745
8 kap. 9 § 2007:192
8 kap. 14 § 2007:1112
9 kap. 13 § 2006:1207
10 kap. 3 § 2007:192
10 kap. 4 § 2007:192
10 kap. 6 a § 2005:1229
10 kap. 12 § 2002:945
10 kap. 13 § 2006:245
11 kap. 1 § 2007:192
11 kap. 2 § 2007:192
11 kap. 5 § 2005:1229
12 kap. 2 § 2004:622
12 kap. 6 § 2003:1028
12 kap. 7 § 2007:745
12 kap. 8 § 2002:945
13 kap. 1 § 2007:192
15 kap. 2 § 2006:1065
18 kap. 4 § 2004:988
19 kap. 2 § 2005:1229
20 kap. 3 § 2003:1028
20 kap. 4 § 2002:945
20 kap. 4 a § 2005:1229
20 kap. 10 § 2005:1229
bilaga 1 2007:745
bilaga 2 2007:47
bilaga 3 2007:47.

bilagorna 1–3 till förordningen ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 5 kap. 5–7 §§, 7 kap. 1 §, 13 kap. 1 §, 18 kap. 3 §, 20 kap. 10 § samt i bilaga 3 till förordningen ordet ”verket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”inspektionen” i motsvarande form,

dels att 4 kap. 7 § samt 16 kap. 7 och 8 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

7 §²

Ett utdrag som avser körkortsregistrering *skall* begäras hos *Vägverket* eller hos en länsstyrelse och innehålla de uppgifter som enligt 2 kap. 2 § förs in i registret, om utdraget har begärts av den registrerade själv eller av

1. Riksdagens ombudsmän, Regeringskansliet, allmän domstol, allmän förvaltningsdomstol, Justitiekanslern, åklagarmyndighet, Rikspolisstyrelsen, polismyndighet, Kriminalvården, övervakningsnämnd, Datainspektionen, *Luftfartsstyrelsen*, eller

2. någon annan myndighet, om denna behöver uppgifter för vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning och uppgifterna inte röjs så att skada uppkommer för den enskilde.

Sedan fem år har förflutit från beslutet eller underrättelsen i ärendet *skall* i utdraget inte tas med uppgifter om

1. återkallelse,

2. beslut att ett utländskt körkort inte är giltigt i Sverige,

Ett utdrag som avser körkortsregistrering *ska* begäras hos *Transportinspektionen* eller hos en länsstyrelse och innehålla de uppgifter som enligt 2 kap. 2 § förs in i registret, om utdraget har begärts av den registrerade själv eller av

1. Riksdagens ombudsmän, Regeringskansliet, allmän domstol, allmän förvaltningsdomstol, Justitiekanslern, åklagarmyndighet, Rikspolisstyrelsen, polismyndighet, Kriminalvården, övervakningsnämnd, Datainspektionen, eller

Sedan fem år har förflutit från beslutet eller underrättelsen i ärendet *ska* i utdraget inte tas med uppgifter om

² Senaste lydelse 2005:1229.

3. beslut om utbyte av ett utländskt körkort med stöd av 6 kap. 6 § körkortslagen (1998:488),
4. spärrtid,
5. omhändertagande,
6. varning,
7. ogiltighet,
8. föreläggande,
9. krav på personutredning,
10. provotid,
11. krav på körkortstillstånd, eller
12. krav på förarprov.

Begränsningen enligt andra stycket gäller inte den registrerade själv och inte heller om Riksdagens ombudsmän, Justitiekanslern, Rikspolisstyrelsen eller Datainspektionen har begärt fullständiga uppgifter för ett särskilt fall.

16 kap.

7 §

Rätten att använda personliga fordonsskyltar för ett registrerat fordon samt förlängning av en sådan rätt upplåts av *Vägverket* för ett pris som *verket* bestämmer.

Rätten att använda personliga fordonsskyltar för ett registrerat fordon samt förlängning av en sådan rätt upplåts av *Transportinspektionen* för ett pris som *Vägverket* bestämmer.

8 §

Vägverket tillhandahåller personliga fordonsskyltar och prövar frågan om utfärdande av kontrollmärke när *verket* har *underrättats* om vilket fordon skyltarna *skall* användas för.

Transportinspektionen tillhandahåller personliga fordonsskyltar och prövar frågan om utfärdande av kontrollmärke när *inspektionen* har *fått underrättelse från Vägverket att betalning har skett och från sökanden* om vilket fordon skyltarna *ska* användas för.

Vägverket prövar också frågan om utfärdande av nya personliga fordonsskyltar.

Transportinspektionen prövar också frågan om utfärdande av nya personliga fordonsskyltar.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

135 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att i 2–7 §§ förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

2 § 2007:220

4 § 2001:1004

6 § 2003:1029.

136 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet¹

dels att i 1 kap. 1, 4 och 5 §§, 2 kap. 1, 7, 10–12 och 14 §§, 3 kap. 2 och 4–6 §§, 4 kap. 1 och 4 §§, 5 kap. 1 § samt bilagan till förordningen ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 4 kap. 3 § ordet ”Tullverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 1 kap. 1 och 5 §, 3 kap. 4 § samt bilagan till förordningen ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”,

dels att 1 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

Vägverket bestämmer avgifter för

1. *verksamhet som avses i 7 § förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket och sättet för hur de skall tas ut, och*

2. *utdrag ur vägtrafikregistret.*

Avgifter för utdrag ur vägtrafikregistret beslutas efter samråd med Ekonomistyrningsverket.

Transportinspektionen bestämmer *efter samråd med Ekonomistyrningsverket* avgifter för *utdrag ur vägtrafikregistret.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
1 kap. 5 § 2007:1162
2 kap. 1 § 2007:1162
2 kap. 7 § 2007:1162
2 kap. 12 § 2007:1162
2 kap. 14 § 2007:1162
3 kap. 2 § 2007:1162
3 kap. 4 § 2007:1162
4 kap. 1 § 2007:1162
5 kap. 1 § 2007:1162
bilagan 2007:1162.

**137 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2001:817)
om registrering av båtbyggnadsförskott**

Härigenom föreskrivs att i 2 § förordningen (2001:817) om registrering av båtbyggnadsförskott orden "Sjöfartsverket" respektive "verket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen" respektive "inspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**138 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2001:1084) om buller från viss
utomhusutrustning**

Härigenom föreskrivs att i 9, 11 och 12 §§ förordningen (2001:1084) om buller från viss utomhusutrustning¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
9 § 2004:676
11 § 2007:38
12 § 2004:676.

139 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening

Härigenom föreskrivs att i 4, 6, 7 och 11–16 §§ förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av

4 § 2008:50

7 § 2004:681

11 § 2004:681

12 § 2008:50

13 § 2006:321

14 § 2004:681

16 § 2006:321.

**140 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2002:713)
om försöksverksamhet med varierande högsta
tillåtna hastighet**

Härigenom föreskrivs att 5 § förordningen (2002:713) om försöksverksamhet med varierande högsta tillåtna hastighet ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Innan Vägverket meddelar föreskrifter enligt 3 § skall den polismyndighet, länsstyrelse och väghållare som berörs få tillfälle att yttra sig.

5 §

Innan Vägverket meddelar föreskrifter enligt 3 § ska *Transportinspektionen samt* den polismyndighet, länsstyrelse och väghållare som berörs få tillfälle att yttra sig.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

141 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2002:925)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonsförordningen (2002:925)¹

dels att i 3 kap. 5 §, 4 kap. 2–7 §§, 5 kap. 1–4, 8, 10 och 11 §§, 6 kap. 3, 4 och 13 §§, rubriken närmast före 9 kap. 10 §, 9 kap. 10 och 16 §§, 10 kap. 10 § samt 11 kap. 8, 11 och 13–18 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 4 kap. 3–5 §§, 5 kap. 4, 10 och 11 §§, 6 kap. 4 § samt 11 kap. 11, 13 och 18 §§ ordet ”verket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”inspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
3 kap. 5 § 2004:1362
4 kap. 7 § 2003:329
5 kap. 8 § 2006:910
11 kap. 11 § 2006:22
11 kap. 14 § 2003:817
11 kap. 16 § 2007:41
11 kap. 17 § 2004:679
11 kap. 18 § 2003:96.

142 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation

Härigenom föreskrivs att i 20 a § förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 20 a § 2006:1424.

143 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)¹

dels att i 1 kap. 5 och 6 §§, 2 kap. 1–4, 6 och 7 §§, 3 kap. 1–6 §§, 4 kap. 2, 7 b, 17, 18, 27, 29, 30, 34, 36, 38 och 39 §§, 5 kap. 5, 7 och 10 §§, 6 kap. 1, 3, 4 och 6–12 §§, 7 kap. 1–3 och 5 §§, 8 kap. 1 och 2 §§, 9 kap. 1–3 och 5 §§, 10 kap. 2 och 3 §§ samt p 4 i övergångsbestämmelserna till förordningen ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 4 kap. 27 §, 6 kap. 8 a §, 9 kap. 2 § och 10 kap. 3 § ordet ”verket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”inspektionen” i motsvarande form,

dels att 10 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

1 §

Ett beslut som enligt 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) *skall* underställas *Sjöfartsverket*, *skall inom verket* prövas av *chefen för Sjöfartsinspektionen*.

Ett beslut som enligt 9 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) *ska* underställas *Transportinspektionen*, *ska* prövas av *behörig befattningshavare hos inspektionen*.

¹ Senaste lydelse av
2 kap. 7 § 2004:415
3 kap. 6 § 2005:857
4 kap. 2 § 2007:238
4 kap. 7 b § 2007:963
4 kap. 17 § 2007:238
4 kap. 18 § 2007:238
4 kap. 27 § 2007:238
4 kap. 29 § 2007:238
4 kap. 30 § 2007:238
4 kap. 34 § 2007:238
4 kap. 36 § 2007:238
4 kap. 38 § 2007:238
4 kap. 39 § 2007:238
6 kap. 8 a § 2004:415
7 kap. 1 a § 2004:415.

Ett beslut enligt 6 kap. 1–3, 5 eller 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) eller enligt 7 kap. 1 eller 2 § denna förordning som har meddelats av en annan befattningshavare än *chefen för Sjöfartsinspektionen skall* genast underställas denne.

Ett beslut enligt 6 kap. 1–3, 5 eller 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) eller enligt 7 kap. 1 eller 2 § denna förordning som har meddelats av en annan befattningshavare än *som sägs i första stycket ska* genast underställas denne.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009. Föreskrifter som har meddelats av Sjöfartsverket anses vid tillämpningen av förordningen vara meddelade av Transportinspektionen.

144 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2003:439) om lastning och lossning av bulkfartyg

Härigenom föreskrivs att i 2 och 3 §§ förordningen (2003:439) om lastning och lossning av bulkfartyg ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**145 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2003:440)
om säkerheten på örlogsfartyg**

Härigenom föreskrivs att i 1 och 2 §§ förordningen (2003:440) om säkerheten på örlogsfartyg ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

146 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor¹

dels att i 4 kap. 2, 4 och 7 §§ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 4 kap. 4 § ordet ”styrelsen” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
4 kap. 2 § 2005:6
4 kap. 4 § 2005:6
4 kap. 7 § 2005:6.

**147 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2004:5) om
prissättning vid internationella godstransporter på
väg**

Härigenom föreskrivs att i 2 och 3 § förordningen (2004:5) om prissättning vid internationella godstransporter på väg ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

148 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd¹

dels att i 2–7 och 9 §§ ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att 10 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §²

Ett beslut enligt 9 eller 9 a § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd eller enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 som avser åtgärder mot fartyg och som har meddelats av en annan befattningshavare *än chefen för Sjöfartsinspektionen* skall genast underställas denne.

Ett beslut enligt 9 eller 9 a § lagen (2004:487) om sjöfartsskydd eller enligt bestämmelserna i bilaga 1 och 2 till förordning (EG) nr 725/2004 som avser åtgärder mot fartyg och som har meddelats av annan *än behörig* befattningshavare *hos Transportinspektionen* ska genast underställas denne.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 9 § 2005:856.

² Senaste lydelse 2005:856.

149 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser

Härigenom föreskrivs att i 3, 8, 9 och 11 §§ förordningen (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser¹ ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
3 § 2004:1134
8 § 2004:1134
9 § 2004:1134
11 § 2004:1134.

150 Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägsförordningen (2004:526)¹

dels att i 1 kap. 2 och 4 §§, 2 kap. 1–3, 5, 7, 8, 10, 11, 13, 14 a–c och 15–17 §§, 3 kap. 1–3, 7–9, 11 och 12 §§, 5 kap. 1 a, 4 och 8–10 §§ samt 6 kap. 1, 9, 10 och 12 §§ ordet ”Järnvägsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 2 kap. 5 och 13 §§, 3 kap. 2, 8, 9 och 11 §§, 5 kap. 4 § samt 6 kap. 12 § ordet ”styrelsen” ska bytas ut mot ”inspektionen”,

dels att 6 kap. 8 a § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap. 8 a §²

Den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen (2004:519) *skall* till Banverket lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga

Den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen (2004:519) *ska* till Banverket lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga

¹ Förordningen omtryckt 2007:453

Senaste lydelse av

1 kap. 4 § 2007:453

2 kap. 1 § 2007:453

2 kap. 5 § 2007:453

2 kap. 8 § 2007:453

2 kap. 11 § 2007:453

2 kap. 13 § 2007:453

2 kap. 14 a § 2007:453

2 kap. 14 b § 2007:453

2 kap. 14 c § 2007:453

2 kap. 16 § 2007:453

2 kap. 17 § 2007:453

3 kap. 1 § 2007:453

3 kap. 7 § 2007:453

3 kap. 8 § 2007:453

3 kap. 9 § 2007:453

3 kap. 11 § 2007:453

3 kap. 12 § 2007:453

5 kap. 1 a § 2007:453

5 kap. 10 § 2007:453.

² Senaste lydelse 2007:453.

järnvägsnätet enligt 8 kap. 3 b §
järnvägslagen.

Banverket får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som *skall* lämnas enligt första stycket samt sådana verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpningen.

järnvägsnätet enligt 8 kap. 3 b §
järnvägslagen.

Transportinspektionen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som *ska* lämnas enligt första stycket samt sådana verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpningen *och för infrastrukturförvaltares tillgång till sådana uppgifter.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

151 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.¹

dels att 10 kap. 3 § ska upphöra att gälla,

dels att i 2 kap. 3 §, 3 kap. 1 och 2 §§, 4 kap. 1–3 §§, 5 kap. 1, 7 och 10–12 §§, 7 kap. 2, 6 och 10 §§, 8 kap. 1–3 §§ samt 10 kap. 2, 4 och 5 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande böjningsform,

dels att i 8 kap. 2 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
2 kap. 3 § 2007:216
7 kap. 2 § 2007:216
7 kap. 6 § 2007:216
7 kap. 10 § 2007:216
8 kap. 1 § 2007:216
8 kap. 2 § 2007:216
8 kap. 3 § 2007:216
10 kap. 5 § 2007:216.

152 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:987) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att i 3 och 4 §§ samt rubriken närmast före 4 § förordningen (2004:987) om trängselskatt ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**153 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2004:1101) om luftfartsskydd**

Härigenom föreskrivs att i 2–5, 7, 10, 12 och 14 §§ förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**154 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2004:1169) om vägtransportledare**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:1169) om vägtransportledare

dels att i 8–11 och 14 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 11 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**155 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2004:1364) om myndigheters inköp och leasing
av miljöbilar**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar¹

dels att i 10–12 §§ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 12 § ordet ”verkets” ska bytas ut mot ”inspektionens”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
10 § 2005:1228
11 § 2006:1572
12 § 2005:1228.

**156 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2005:142)
om inskrivning av rätt till luftfartyg**

Härigenom föreskrivs att i 2 § förordningen (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

157 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen

Härigenom föreskrivs att i 2, 9 och 10 §§ förordningen (2005:531) om avgift för färd på Svinesundsförbindelsen¹ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
2 § 2007:307
10 § 2006:276.

**158 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2005:626)
om klimatrapportering**

Härigenom föreskrivs att i 8 § förordningen (2005:626) om klimatrapportering ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**159 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2005:801)
om restriktioner för luftfart inom vissa områden**

Härigenom föreskrivs att i 3 och 5 §§ förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

160 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:893) om marknadskontroll av varor

Härigenom föreskrivs att bilagan till förordningen (2005:893) om marknadskontroll av varor ska ha följande lydelse.

Bilaga¹

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Förteckning över myndigheter som utövar marknadskontroll	
Arbetsmiljöverket	Arbetsmiljöverket
Boverket	Boverket
Elsäkerhetsverket	Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten	Energimyndigheten
<i>Järnvägsstyrelsen</i>	
Kemikalieinspektionen	Kemikalieinspektionen
Konsumentverket	Konsumentverket
Läkemedelsverket	Läkemedelsverket
Naturvårdsverket	Naturvårdsverket
Post- och telestyrelsen	Post- och telestyrelsen
Radio- och TV-verket	Radio- och TV-verket
Statens räddningsverk	Statens räddningsverk
Socialstyrelsen	Socialstyrelsen
<i>Sjöfartsverket</i>	
Skatteverket	Skatteverket
Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll	Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
<i>Vägverket</i>	<i>Transportinspektionen</i>

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse 2007:599.

**161 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2005:951)
om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning
vid fordon som stannat för passagerares på- eller
avstigning**

Härigenom föreskrivs att i 2, 3, 5 och 9 §§ förordningen (2005:951) om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid fordon som stannat för passagerares på- eller avstigning¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av 3 § 2007:233.

162 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikskatteförordningen (2006:242)

Härigenom föreskrivs att i 3, 5, 8 och 11 §§ samt i rubriken närmast före 5 § vägtrafikskatteförordningen (2006:242) ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

163 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs att 2, 7 och 10 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Vissa myndigheter som enligt denna förordning har särskilda uppgifter kallas transportmyndigheter och är för

- | | |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| - transporter på land: Statens räddningsverk, | - transporter på land: Statens räddningsverk, och |
| - <i>lufttransporter: Luftfartsstyrelsen, och</i> | - <i>luft- och sjötransporter: Transportinspektionen.</i> |
| - <i>sjötransporter: Sjöfartsverket.</i> | |

För frågor som inte kan hänföras till ett visst transportslag är Statens räddningsverk transportmyndighet.

7 §

Behöriga myndigheter är

1. Statens strålskyddsinstitut i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen och för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller,

2. Statens kärnkraftinspektion i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som utgör klyvbara ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller,

3. polismyndigheterna efter samråd med kommunens organisation för räddningstjänst i frågor som behandlas i 8 § första stycket punkterna 1 och 5, när det gäller

a) tillstånd för lastning och lossning på offentlig plats inom tätbebyggt område,

b) underrättelse om lastning och lossning på offentlig plats utanför tätbebyggt område, och

c) medgivande för längre färduppehåll nära bebodd plats eller samlingsplats vid transport av vissa slag av farligt gods,

4. Statens räddningsverk i övriga frågor som behandlas i 8 § första stycket punkterna 1, 2, 5 och 6,

5. *Sjöfartsverket* i övriga frågor som behandlas i 8 § första stycket punkten 3, och

6. *Luftfartsstyrelsen* i övriga frågor som behandlas i 8 § första stycket punkten 4.

Behöriga myndigheter i tillsynsfrågor framgår av 10 §.

5. *Transportinspektionen* i övriga frågor som behandlas i 8 § första stycket punkten 3 och 4.

10 §

Följande myndigheter *skall* inom angivna områden ha tillsyn över efterlevnaden av lagen (2006:263) om transport av farligt gods och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen:

1. *Sjöfartsverket*: sjötransporter,

2. *Luftfartsstyrelsen*: lufttransporter,

3. Polismyndigheterna: transporter på land utom järnvägstransporter,

4. *Järnvägsstyrelsen*: järnvägstransporter,

5. Kustbevakningen: gods i hamnars landområden som är avsett för vidare transport samt, på *Sjöfartsverkets* begäran om biträde, sjötransporter,

6. Statens strålskyddsinstitut: transporter av radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen och för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller,

7. Statens kärnkraftinspektion: transporter av radioaktiva ämnen som utgör klyvbara

Följande myndigheter *ska* inom angivna områden ha tillsyn över efterlevnaden av lagen (2006:263) om transport av farligt gods och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen:

1. *Transportinspektionen*: sjö-, luft- och järnvägstransporter,

2. Polismyndigheterna: transporter på land utom järnvägstransporter,

3. Kustbevakningen: gods i hamnars landområden som är avsett för vidare transport samt, på *Transportinspektionens* begäran om biträde, sjötransporter,

4. Statens strålskyddsinstitut: transporter av radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen och för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller,

5. Statens kärnkraftinspektion: transporter av radioaktiva ämnen som utgör klyvbara

ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller,

8. Statens räddningsverk: säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, transportabla tryckbärande anordningar och transportskydd.

Den myndighet som avses i 13 § första stycket andra meningen lagen (2006:263) om transport av farligt gods *skall* vara Kustbevakningen.

Statens räddningsverk *skall* samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet samt bistå med teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över transporter på land.

ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller,

6. Statens räddningsverk: säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, transportabla tryckbärande anordningar och transportskydd.

Den myndighet som avses i 13 § första stycket andra meningen lagen (2006:263) om transport av farligt gods *ska* vara Kustbevakningen.

Statens räddningsverk *ska* samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet samt bistå med teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över transporter på land.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

164 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar

dels att i 3, 13, 17, 23, 26, 29, 30 och 35 §§ ordet ”Boverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 8 och 33 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

	8 §	
Tunnelmyndighet är länsstyrelsen i det län där tunneln, eller större delen av den, är belägen eller kommer att vara belägen.		<i>Transportinspektionen är tunnelmyndighet.</i>

	33 §	
Tunnelmyndigheten skall senast den 1 juni vartannat kalenderår, med början år 2008, sammanställa en rapport om bränder och olyckor som har inträffat i tunnlar på TEN-vägnätet under de två föregående kalenderåren och som klart har inverkat på trafikanternas säkerhet. Rapporten skall för varje brand och olycka innehålla en utvärdering av säkerhetsutrustningens och säkerhetsåtgärdernas betydelse och effektivitet. Utvärderingen skall göras av en kontrollenhet.		<i>Tunnelmyndigheten ska senast den 1 juni vartannat kalenderår, med början år 2008, sammanställa en rapport om bränder och olyckor som har inträffat i tunnlar på TEN-vägnätet under de två föregående kalenderåren och som klart har inverkat på trafikanternas säkerhet. Rapporten ska för varje brand och olycka innehålla en utvärdering av säkerhetsutrustningens och säkerhetsåtgärdernas betydelse och effektivitet. Utvärderingen ska göras av en kontrollenhet.</i>
Tunnelmyndigheten skall snarast överlämna rapporten till Länsstyrelsen i Stockholms län.		<i>Tunnelmyndigheten ska överlämna rapporten till Europeiska kommissionen senast den 30 september året efter</i>

skall gemensamt för alla tunnel- myndigheter överlämna en sammanställning av tunnelmyndigheternas rapporter till Europeiska kommissionen senast den 30 september året efter rapporteringsperioden.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**165 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2006:942)
om krisberedskap och höjd beredskap**

Härigenom föreskrivs att i bilagan till förordningen (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**166 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2006:1213) om hamnskydd**

Härigenom föreskrivs att i 2–6 §§ förordningen (2006:1213) om hamnskydd ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**167 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2006:1577) om driftbidrag till icke statliga
flygplatser**

Härigenom föreskrivs att i 2–7 §§ förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser ordet ”Luftfartsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

168 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem

dels att i 2 § ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att i 3 § orden ”Vägverket (Vägrafikinspektionen)” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

169 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägmärkesförordningen (2007:90)¹

dels att i 1 kap. 9 §, 2 kap. 5, 8, 12, 13, 17, 20 och 26 §§, 8 kap. 1 och 3 §§, 9 kap. 3 § samt övergångsbestämmelserna till förordningen ordet "Vägverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att i 8 kap. 1 § och 9 kap. 3 § ordet "verket" i olika böjningsformer ska bytas ut mot "inspektionen" i motsvarande form,

dels att 8 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

2 §

Innan *Vägverket* meddelar föreskrifter om märke A39, kryssmärke, anordning X8, plankorsningsskärm, och säkerhetsanordningar vid plankorsning skall *verket* samråda med *Banverket*.

Innan *Transportinspektionen* meddelar föreskrifter enligt 1 § ska *inspektionen* samråda med *Vägverket*. *Inspektionen* ska också samråda med *Banverket* när det gäller föreskrifter om märke A39, kryssmärke, anordning X8, plankorsningsskärm, och säkerhetsanordningar vid plankorsning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

¹ Senaste lydelse av
2 kap. 8 § 2008:45
2 kap. 12 § 2007:448
2 kap. 20 § 2007:448
8 kap. 1 § 2008:45.

**170 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2007:185)
om producentansvar för bilar**

Härigenom föreskrivs att i 15 § förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar ordet "Vägverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**171 Förslag till
förordning om ändring i bilskrotningsförordningen
(2007:186)**

Härigenom föreskrivs att i 14, 16, 37, 43–45 och 50 §§ bilskrotningsförordningen (2007:186) ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**172 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2007:231)
om elektroniskt kungörande av vissa
trafikföreskrifter**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter

dels att i 3, 8–10 och 12 §§ samt i rubriken närmast före 9 § ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,
dels att i 9 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

**173 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2007:235)
om ändring i trafikförordningen (1998:1276)**

Härigenom föreskrivs att i 14 kap. 14 § förordningen (2007:235) om ändring i trafikförordningen (1998:1276) ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

174 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:237) om behörighet för sjöpersonal

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:237) om behörighet för sjöpersonal

dels att i 1 kap. 2 och 4–13 §§, 2 kap. 1, 10, 13, 26–28, 31 och 32 §§, 4 kap. 10 §, 5 kap. 3 §, 6 kap. 2 och 3 §§, 7 kap. 1 § samt punkt 3 i övergångsbestämmelserna till förordningen ordet ”Sjöfartsverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att i 1 kap. 5 och 7 §§ samt 7 kap. 1 § ordet ”verket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”inspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**175 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2007:293)
om ändring i rättsinformationsförordningen
(1999:175)**

Härigenom föreskrivs att 11 a § förordningen (2007:293) om ändring i rättsinformationsförordningen (1999:175) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 a §

För information som kungörs enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter är *Vägverket ansvarigt* för att informationen görs elektroniskt tillgänglig och sprids. *Vägverket* är också *ansvarigt* för säkerheten i det egna informationssystemet.

För information som kungörs enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter är *Transportinspektionen ansvarig* för att informationen görs elektroniskt tillgänglig och sprids. *Transportinspektionen* är också *ansvarig* för säkerheten i det egna informationssystemet.

Den myndighet som har beslutat en föreskrift är ansvarig för att informationen är aktuell, tillförlitlig och i övrigt uppfyller kraven i denna förordning.

176 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:380) om miljöbilspremie

Härigenom föreskrivs att i 5–8 §§ förordningen (2007:380) om miljöbilspremie ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

177 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:780) med instruktion för Skatteverket

Härigenom föreskrivs att 1 § förordningen (2007:780) med instruktion för Skatteverket ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Om inte något annat föreskrivs ansvarar Skatteverket för frågor om

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. skatter, | 1. skatter, |
| 2. socialavgifter, | 2. socialavgifter, |
| 3. vägavgift för vissa tyngre fordon, | 3. vägavgift för vissa tyngre fordon, |
| 4. överlastavgift | |
| 5. mervärdesskattebaserad avgift till EU-budgeten, | 4. mervärdesskattebaserad avgift till EU-budgeten, |
| 6. fastighetstaxering, | 5. fastighetstaxering, |
| 7. folkbokföring, | 6. folkbokföring, |
| 8. registrering av bouppteckningar, | 7. registrering av bouppteckningar, |
| 9. brottsutredningar enligt lagen (1997:1024) om Skatteverkets medverkan i brottsutredningar, och | 8. brottsutredningar enligt lagen (1997:1024) om Skatteverkets medverkan i brottsutredningar, och |
| 10. borgenärsuppgifter m.m. enligt lagen (2007:324) om Skatteverkets hantering av vissa borgenärsuppgifter. | 9. borgenärsuppgifter m.m. enligt lagen (2007:324) om Skatteverkets hantering av vissa borgenärsuppgifter. |

Skatteverket är dessutom förvaltningsmyndighet för frågor om pensionsgrundande inkomst.

Skatteverket ska utöva marknadskontroll över varor som gjorts tillgängliga på marknaden och som faller inom myndighetens ansvarsområde i syfte att säkerställa att dessa varor uppfyller gällande krav.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**178 Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2007:846)
om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande
ämnen**

Härigenom föreskrivs att i 20 § förordningen (2007:846) om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportinspektionen".

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

**179 Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2007:1470) om yrkesförarkompetens**

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 6 §, 4 kap. 1–5 §§, 5 kap. 1, 4 och 6 §§, 6 kap. 1 §, 7 kap. 1 § samt 8 kap. 1–3 §§ förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2009.

Författningsförslag – del B

Del B omfattar författningsförslag med ikraftträdande den 1 januari 2010. Förslagen följer av kapitel 10 (överklagande frågor), kapitel 11 (trafiksäkerhetslagstiftning för vägområdet) och förslaget i delbetänkandet att föra över länsstyrelseuppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportinspektionen. Utredningstiden har dock inte medgett en fullständig genomgång av nödvändiga ändringar i förordningar. Beträffande kontroll av vägtransporter och vägtrafik hänvisas till vad som sägs i avsnitt 4.3 om författningsförslag i Vägverkets och Rikspolisstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag.

1 Förslag till lag om åtgärder för säkra vägar

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter i vissa fall och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter. Lagen gäller dock inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

2 § I denna lag betyder

TEN-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet¹ och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet,

väg:

1. en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon, dock inte särskilda vintervägar över mark som är täckt av snö eller is eller över vatten som är täckt av is,
2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och
3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.

vägprojekt: byggande av ny väg eller betydande förändring av befintlig väg.

3 § Väghållare är i fråga om

1. allmän väg, den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen,
2. gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen,
3. väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149), samfälligheten, och
4. annan väg, vägens ägare.

4 § Om regeringen inte föreskriver annat, gäller bestämmelserna i 8–10 §§ om trafiksäkerhetsgranskning, säkerhetsinspektioner och olycksrapporter endast vägar som ingår i TEN-vägnätet.

¹ EUT L228, 9.9.1996, s. 1 (Celex 31996D1692).

Tillsynsmyndighet

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

6 § Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Trafiksäkerhetsanalys

7 § För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av effekterna på trafiksäkerheten och de överväganden som gjorts.

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Trafiksäkerhetsgranskning

8 § För varje vägprojekt ska väghållaren utse en trafiksäkerhetsrevisor, som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Trafiksäkerhetsrevisorn ska följa den fysiska planeringen av vägen, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta en revisionsrapport.

Säkerhetsinspektioner

9 § Väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägen, kartlägga olycksdrabbade vägsträckor och upprätta en plan för åtgärder.

Olycksrapporter

10 § Väghållaren ska upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon har omkommit.

Säkerhetskrav

11 § Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga skador till följd av användningen av vägen. Kravet gäller i den utsträckning som det inte kan anses orimligt att uppfylla det. Vid denna bedömning ska särskilt beaktas den omedelbara risken för skador, nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder samt möjligheten att minska risken för skador genom trafikreglerande åtgärder.

Överklagande

12 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Verkställighet

13 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

14 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag från bestämmelserna i 7 och 11 §§ när det gäller andra vägar än de som ingår i TEN-vägnätet,
2. skyldighet för väghållare att genomföra olycksutredningar,
3. skyldighet för väghållare att lämna uppgifter om väginfrastrukturen och om registrering av sådana uppgifter.

15 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. upprättandet av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförandet av en trafiksäkerhetsgranskning,
3. trafiksäkerhetsrevisorns verksamhet och uppgifter,
4. förfarandet vid säkerhetsinspektioner,

5. rapportering och utredning av trafikolyckor och
6. säkerhetskraven på vägar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Kraven på trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning gäller endast vägprojekt som påbörjas efter lagens ikraftträdande.

2 Förslag till förordning om åtgärder för säkra vägar

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter om tillämpningen av lagen (0000:000) om åtgärder för säkra vägar.

2 § Begrepp som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (0000:000) om åtgärder för säkra vägar.

Undantag

3 § Skyldigheterna i 7 och 11 §§ lagen (0000:000) om åtgärder för säkra vägar gäller inte vägar som endast i liten utsträckning används av allmänheten för trafik.

Tillsynsmyndighet

4 § Transportsinspektionen är tillsynsmyndighet enligt 5 § lagen (0000:000) om åtgärder för säkra vägar.

Trafiksäkerhetsanalys

5 § En trafiksäkerhetsanalys ska innehålla en beskrivning av den aktuella situationen, de trafiksäkerhetsmässiga problemen och de mål som ska uppnås. Vidare ska ingå en konsekvensanalys av de alternativ som föreslås, en jämförelse av alternativen samt en beskrivning av det bästa alternativet.

Trafiksäkerhetsgranskning

6 § Trafiksäkerhetsgranskningen ska ingå i den totala projekteringen av vägen och omfatta en studie över genomförbarheten, den inledande projekteringen och den detaljerade utformningen samt

en besiktning av trafiksäkerheten och av trafiken i anslutning till att vägen öppnas för trafik.

Olycksutredning

7 § En väghållare ska utreda en trafikolycka som medfört att någon har omkommit. Detta gäller inte annan väghållare än staten om Vägverket enligt vad som är särskilt föreskrivet har skyldighet att göra en sådan utredning.

Säkerhetskrav

8 § För uppgiften att systematiskt och fortlöpande vidta åtgärder som sägs i 11 § lagen (0000:000) om åtgärder för säkra vägar ska väghållaren upprätta en säkerhetsdokumentation. Dokumentationen ska innehålla en översiktlig beskrivning och analys av vägnätet och en plan för åtgärder.

Bemyndigande

9 § Transportinspektionen får meddela närmare föreskrifter om

1. undantag enligt 3 §,
2. upprättandet av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
3. genomförandet av en trafiksäkerhetsgranskning,
4. trafiksäkerhetsrevisorns verksamhet och uppgifter,
5. förfarandet vid säkerhetsinspektioner,
6. rapportering och utredning av trafikolyckor och
7. innehållet i säkerhetsdokumentationen.

Transportinspektionen får även meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av lagen (0000:000) om åtgärder för säkra vägar och denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

En säkerhetsdokumentation enligt 8 § ska vara upprättad senast vid utgången av 2010.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift¹

dels att i 8 d § ordet ”länsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,

dels att 8 och 11 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I fråga om ett motordrivet fordon, som är registrerat här i landet, eller en släpvagn, som dras av ett sådant fordon, påförs överlastavgift genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i vägtrafikregistret antecknade ägaren av det motordrivna fordonet har sin adress enligt registret. I fråga om andra fordon påförs avgiften av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Överlastavgift får nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter föreligger. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos länsstyrelsen.

8 §² *Överlastavgift påförs av Transportinspektionen.*

Överlastavgift får nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter föreligger. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos Transportinspektionen.

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos

11 §³ *Transportinspektionens beslut enligt denna lag får överklagas*

¹ Senaste lydelse av 8 d § 2004:1083.

² Senaste lydelse 2001:560.

³ Senaste lydelse 2004:1083.

allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i *fyärde* stycket. Skrivelsen med överklagandet *skall* ha kommit in till *länsstyrelsen* inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett överklagande, trots att den för honom gällande tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande *skall* ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. Återkallas eller förfaller det första överklagandet av någon annan anledning, förfaller också det senare.

hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i *femte* stycket. Skrivelsen med överklagandet *ska* ha kommit in till *Transportinspektionen* inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett överklagande, trots att den för honom gällande tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande *ska* ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. Återkallas eller förfaller det första överklagandet av någon annan anledning, förfaller också det senare.

Ett beslut som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas till den länsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Länsstyrelsens beslut enligt *Transportinspektionens* beslut
8 d § får inte överklagas. enligt 8 d § får inte överklagas.

En polisman's beslut enligt 8 a och 8 b §§ får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

4 Förslag till lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149)

Härigenom föreskrivs att 56 och 57 §§ anläggningslagen (1973:1149)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

56 §²

Om det behövs för trafik-säkerheten i fråga om en viss enskild väg eller del av enskild väg, får *statlig väghållningsmyndighet* förordna att bestämmelserna i 43, 45–47, 51–53, 61, 64–69 och 72 §§ väglagen (1971:948) *skall* gälla i tillämpliga delar.

Vad som i 45–47, 52, 53, 64 och 72 §§ väglagen sägs om länsstyrelsen *skall* i stället avse väghållningsmyndigheten.

Vad som i väglagen sägs om väghållare i 61 §, i 63 § andra stycket såvitt avser föreläggande som har meddelats med stöd av 52 §, i 65 § såvitt avser ersättning enligt 61 § samt i 66 och 69 §§ *skall* i stället avse staten.

Om det behövs för trafik-säkerheten i fråga om en viss enskild väg eller del av enskild väg, får *Transportinspektionen* förordna att bestämmelserna i 43, 45–47, 51–53, 61, 64–69 och 72 §§ väglagen (1971:948) *ska* gälla i tillämpliga delar.

Vad som i 45–47, 52, 53, 64 och 72 §§ väglagen sägs om länsstyrelsen *ska* i stället avse *den statliga* väghållningsmyndigheten.

Vad som i väglagen sägs om väghållare i 61 §, i 63 § andra stycket såvitt avser föreläggande som har meddelats med stöd av 52 §, i 65 § såvitt avser ersättning enligt 61 § samt i 66 och 69 §§ *ska* i stället avse staten.

57 §³

Beslut som väghållningsmyndigheten fattat enligt 56 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut *av väghållnings-*

Beslut som *Transportinspektionen eller* väghållningsmyndigheten fattat enligt 56 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Beslut *enligt 56 §* gäller ome-

¹ Lagen omtryckt 1992:1148.

² Senaste lydelse 1997:616.

³ Senaste lydelse 1997:616.

myndigheten gäller omedelbart, delbart, *om* inte något annat *såvida* inte något annat *bestäms* i *anges* i beslutet.
beslutet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart, om inspektionen efter ikraftträdandet är behörig att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

5 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)¹
dels att 10 kap. 4 § ska upphöra att gälla,
dels att i 4 kap. 8 §, 5 kap. 15 §, 7 kap. 5, 6, 8 och 9 §§, 9 kap. 3 §
 samt 10 kap. 1 och 2 §§ ordet "länsstyrelsen" i olika böjnings-
 former ska bytas ut mot "Transportinspektionen" i motsvarande
 form,
dels att 7 kap. 2 och 8 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap. 2 §²

Länsstyrelsen prövar ärenden om medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket, om förlängd giltighet enligt 3 kap. 12 § samt ärenden enligt 3 kap. 3 §, 13 § första stycket 5 och andra stycket. Länsstyrelsen prövar även frågor som avses i 3 kap. 16 § 1.

Länsstyrelsen prövar också ärenden om godkännande av handledare, förhandsbesked, villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort utom i sådana fall som anges i 3 § andra stycket, körkortstillstånd, körkortsingripande och giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort.

Transportinspektionen prövar ärenden om

- 1. medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket,*
- 2. förlängd giltighet enligt 3 kap. 12 §,*
- 3. godkännande av handledare,*
- 4. förhandsbesked,*
- 5. villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort,*
- 6. körkortstillstånd,*
- 7. körkortsingripande,*
- 8. giltighet eller utbyte av utländskt körkort.*

Transportinspektionen prövar också ärenden enligt

- 1. 3 kap. 3 §,*
- 2. 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket,*
- 3. 3 kap. 16 § 1.*

¹ Senaste lydelse av
 4 kap. 8 § 2004:1087
 5 kap. 15 § 2003:216
 10 kap. 1 § 2004:1087
 10 kap. 4 § 2003:216.
² Senaste lydelse 2003:216.

Transportinspektionen beslutar om utfärdande av körkort.

8 kap.

3 §

Ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om ombändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

Följande beslut får inte överklagas.

1. utfärdande av traktorkort,
2. utfärdande av körkort i annat fall än vägran enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,
3. förnyelse av körkort eller traktorkort,
4. villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket,
5. en uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5,
6. ombändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 §,
7. godkännande vid förarprov.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

6 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)¹
dels att 7 kap. 3 ska upphöra att gälla,
dels att 8 kap. 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt författningsförslag *Föreslagen lydelse*
15 (del A) i detta betänkande

8 kap.

1 §

Länsstyrelsens beslut enligt 7 kap. 2 § får, om inte annat följer av *tredje stycket* eller 3 §, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *Länsstyrelsen* får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Transportinspektionens beslut enligt 7 kap. 2 § får, om inte annat följer av 3 §, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *Inspektionen* får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Ett beslut enligt första stycket, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, överklagas till den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas. Beslut i övriga fall överklagas till den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Länsstyrelsens beslut i ett ärende om godkännande som handledare får överklagas hos *Transportinspektionen*.

¹ Senaste lydelse av 7 kap. 3 § författningsförslag 15 (del A) i detta betänkande.

2 §

Transportinspektionens beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportinspektionens beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Transportinspektionens beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

7 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

dels att i 8 § ordet "länsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportinspektionen",

dels att 9 och 10 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §
Länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd när ansökan om villkorlig återkallelse görs prövar ansökningsen. Övriga frågor enligt lagen prövas av samma länsstyrelse.

Transportinspektionen prövar frågor enligt denna lag.

Beslut gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

10 §
Länsstyrelsens beslut att vägra villkorlig återkallelse får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut om att undanröja villkorlig återkallelse får överklagas endast i samband med talan mot det beslut varigenom frågan om körkortsingripande avgörs.

Transportinspektionens beslut att vägra villkorlig återkallelse får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut om att undanröja villkorlig återkallelse får överklagas endast i samband med talan mot det beslut varigenom frågan om körkortsingripande avgörs.

Beslut om begränsningar för förarbehörigheten får inte överklagas.

Ett beslut enligt första stycket överklagas till den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

8 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)¹ dels att i 2 kap. 4, 15 och 17 §§, 3 kap. 5 och 6 §§ samt 5 kap. 1, 6, 10 och 17 §§ ordet ”prövningsmyndigheten” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 3 kap. 2 §, 7 kap. 2, 4 och 8 §§ samt rubriken närmast före 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny bestämmelse, 7 kap. 6 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prövningsmyndigheter

Frågor om taxiförlarlegitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd.

Frågor om taxiförlarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i Skåne län.

3 kap.

2 §

Prövningsmyndighet

Frågor om taxiförlarlegitimation prövas av Transportinspektionen.

7 kap.

2 §

Länsstyrelsens beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Transportinspektionens beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

4 §

Länsstyrelsens beslut i frågor om taxiförlarlegitimation får överklagas hos allmän förvalt-

Transportinspektionens beslut i frågor om taxiförlarlegitimation får överklagas hos allmän för-

¹ Senaste lydelse av 2 kap. 17 § 1998:491.

ningsdomstol.

valtningsdomstol.

6 a §

I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den länsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, överklagas till den länsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas till den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

8 §

En förvaltningsmyndighet får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Transportinspektionen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

9 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490) dels att 7 kap. 3 § ska upphöra att gälla, dels att 2 kap. 2 § och 7 kap. 1 § samt rubriken närmast före 2 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt författningsförslag *Föreslagen lydelse*
16 (del A) i detta betänkande

	2 kap.
	2 §
Prövningsmyndigheter	Prövningsmyndighet
Frågor om trafiktillstånd prövas	Frågor om trafiktillstånd prövas av Transportinspektionen.
1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd,	
2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.	
Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafiktillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.	
Transportinspektionen prövar frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.	

7 kap.**1 §**

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § får överklagas hos *Transportinspektionen*.

Länsstyrelsens beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Transportinspektionens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § får överklagas hos *regeringen*.

Transportinspektionens beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

10 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:492) om biluthyrning

dels att i 10, 11, 19 och 23 ordet ”prövningsmyndigheten” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,

dels att 4 och 22 § samt rubriken närmast före 4 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prövningsmyndigheter

Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas

1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd,

2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, av länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person där företagets ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om tillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

4 §

Prövningsmyndighet

Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av Transportinspektionen.

22 §

En prövningsmyndighets beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportinspektionens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den länsrätt

inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas. Ett beslut som rör en juridisk person överklagas till den länsrätt inom vars domkrets företagets ledning finns. Beslut i andra fall överklagas till den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

11 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs att i 6, 8, 21–24, 26, 30 och 32 §§ lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ordet ”Arbetsmiljöverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

12 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

Härigenom föreskrivs att i 6–8 §§ lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget ordet ”Arbetsmiljöverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

13 Förslag till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)

Härigenom föreskrivs att 56 § militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

	56 § ¹	
Annat beslut av länsstyrelse enligt denna kungörelse än som avses i 53 § får överklagas <i>till regeringen.</i>		Annat beslut av länsstyrelse enligt denna kungörelse än som avses i 53 § får överklagas <i>hos Transportinspektionen.</i>

I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

¹ Senaste lydelse 1998:989.

14 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrivs att 9 § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt författningsförslag *Föreslagen lydelse*
56 (del A) i detta betänkande

9 §

Beslut om återbetalning som avses i 15 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift meddelas och verkställs av Transportinspektionen.

Beslut om återbetalning som avses i 15 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift meddelas och verkställs av Transportinspektionen. *I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

15 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)

dels att 3 kap. 17 §, 4 kap. 11 §, 10 kap. 1 § och 15 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas en ny bestämmelse, 3 kap. 17 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

17 §¹

Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen.

Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).

Vägverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg ska vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får

1. kommunen meddela föreskrifter om avvikelser från första stycket,

2. den myndighet som har hand om väg- eller gathållningen inom området meddela föreskrifter om avvikelser från andra stycket.

Den högsta tillåtna hastigheten

¹ Senaste lydelse 2008:46.

ska bestämmas i 10-steg i intervallet 30-110 kilometer i timmen. Transportinspektionen får meddela föreskrifter om vilka värden som får användas och om förutsättningarna i övrigt för avvikelser från första och andra styckena.

Bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §.

I terräng gäller bestämmelserna i första, andra och tredje styckena endast vid färd med motordrivet fordon.

17 a §

Föreskrifter enligt 17 § tredje stycket för enskilda vägar får meddelas endast efter medgivande av vägens ägare. Medgivande behövs dock inte vid begränsning till lägre hastighet än vad som sägs i 17 § första eller andra stycket och en sådan begränsning är särskilt motiverad av trafiksäkerhetsskäl.

4 kap.

11 §²

Vägar som inte är enskilda delas in i tre bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg *skall* tillhöra bärighetsklass 2 eller 3 meddelas av *Vägverket* eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg *skall* tillhöra bärighetsklass 1

Vägar som inte är enskilda delas in i tre bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg *ska* tillhöra bärighetsklass 2 eller 3 meddelas av *den statliga väghållningsmyndigheten* eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan

² Senaste lydelse 1999:240.

eller 3 meddelas av kommunen. väg *ska* tillhöra bärighetsklass 1 eller 3 meddelas av kommunen.

10 kap.

1 §³

Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng.

De särskilda trafikreglerna får gälla följande.

1. Att en viss väg eller vägsträcka ska vara huvudled, motorväg eller motortrafikled.

2. Att en viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom ett område ska vara gågata eller gångfartsområde.

3. Att ett visst område ska vara tätbebyggt område eller att ett särskilt miljökänsligt område inom tätbebyggt område ska vara miljözon.

4. Att en viss plats ska vara cirkulationsplats.

5. Att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.

6. Att en viss plats på sträcka där förbud att stanna eller parkera råder enligt 3 kap. 53 § 2 ska vara busshållplats.

7. Att en viss plats ska vara ändamålsplats.

8. Avvikelser från bestämmelserna om gågata enligt 8 kap. 1 § andra stycket och bestämmelserna om körfält för fordon i linjetrafik m.fl. enligt 8 kap. 2 §.

9. Förbud mot trafik med fordon.

10. Förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning.

11. Förbud mot omkörning.

12. Väjningsplikt eller stopplikt med avvikelser från bestämmelserna i 3 kap. 18 eller 21 § eller i stället för bestämmelserna i 3 kap. 23 § första stycket.

13. Stopplikt i järnvägs- eller spårvägs korsningar.

14. *Avvikelser från bestämmelserna om hastighet i 3 kap.*

17 § första stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § andra stycket, om det är motiverat av hänsyn

³ Senaste lydelse 2008:46.

till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

15. Begränsning till lägre hastighet än som följer av 3 kap. 17 § tredje stycket, 4 kap. 20 § eller 9 kap. 1 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket eller 9 kap. 1 § tredje stycket, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

16. Förbud mot att stanna eller parkera fordon eller tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 48, 49 a § första stycket, 52 §, 53 § 2-5, 9 och 10, 54 §, 55 § 3-5 eller 8 kap. 1 §.

17. Tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering.

18. Undantag från 3 kap. 77 § om belysning vid färd i terräng.

19. Axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 §.

20. Inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a §.

21. Trafik med terrängmotorfordon eller terrängsläp med avvikelser från bestämmelserna i 5 kap. 1, 4 eller 5 §.

22. Andra särskilda trafikregler.

Vidare får genom lokala trafikföreskrifter meddelas särskilda trafikregler för transport av farligt gods och för sådana tävlingar som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till enligt 3 kap. 84 §.

15 kap.

2 §⁴

Följande beslut får inte överklagas.

1. Beslut enligt 10 kap. 2 § andra stycket tredje meningen.

2. Beslut enligt 13 kap. 3 § första stycket om generella undantag från lokala trafikföreskrifter om parkering inom en kommun.

3. *Beslut av Transportinspektionen i ärende om meddelande av föreskrifter som avses*

⁴ Senaste lydelse 2007:101.

i 8 kap. regeringsformen.

Bestämmelser om överklagande av andra beslut av en kommun enligt denna förordning finns i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

16 Förslag till föreskrift om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 1 § och 15 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt författningsförslag Föreslagen lydelse
122 (del A) i detta betänkande*

9 kap.

1 §

På en motorväg gäller följande.

1. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg.

2. Fordon får föras in på en motorväg endast vid vägens början eller på en påfartsväg och föras av motorvägen endast på en avfartsväg eller vid dess slut.

3. Fordon får inte föras på skiljeremsan eller på en tvärgående förbindelseväg mellan körbanorna.

4. Fordon får inte vändas eller backas.

5. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats. Bussar i linjetrafik får dock stannas vid särskilt anordnade hållplatser.

6. Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen.

Transportinspektionen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges i första stycket 1 får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

Vägverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

Den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

*Lydelse enligt författningsförslag
122 (del A) i detta betänkande*

15 kap.

1 §

Beslut av en statlig myndighet enligt denna förordning får överklagas enligt följande.

Beslut av	Får överklagas hos
En polismyndighet	Länsstyrelsen
En myndighet som har hand om väg- och gatuhållningen	Länsstyrelsen
Länsstyrelsen	Transportinspektionen
<i>Rikspolisstyrelsen</i>	<i>Regeringen</i>
<i>Vägverket</i> eller Transportinspektionen som första instans	Regeringen

Transportinspektionens beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas.

De statliga väghållningsmyndigheterna får överklaga en polismyndighets eller länsstyrelses beslut i fråga om lokala trafikföreskrifter och undantag från sådana föreskrifter

Föreslagen lydelse

Beslut av en statlig myndighet enligt denna förordning får överklagas enligt följande.

Beslut av	Får överklagas hos
En polismyndighet	Länsstyrelsen
En <i>kommunal</i> myndighet som har hand om väg- eller gatuhållning	Länsstyrelsen
<i>En statlig väghållningsmyndighet</i>	Transportinspektionen
Länsstyrelsen	Transportinspektionen
Transportinspektionen i första instans	Regeringen

Transportinspektionens beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas.

De statliga väghållningsmyndigheterna får överklaga en polismyndighets eller länsstyrelses beslut i fråga om lokala trafikföreskrifter och undantag från sådana föreskrifter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

17 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 19 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt författningsförslag Föreslagen lydelse
134 (del A) i detta betänkande*

19 kap.

2 §

Transportinspektionens beslut enligt 20 kap. 2, 4 eller 4 a § får överklagas hos regeringen.	Transportinspektionens beslut <i>i enskilda fall</i> enligt 20 kap. 2, 4 eller 4 a § får överklagas hos regeringen.
----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

18 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 3 § vägmärkesförordningen (2007:90) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt författningsförslag Föreslagen lydelse
169 (del A) i detta betänkande*

9 kap.

3 §

Beslut enligt denna förordning av en statlig väghållningsmyndighet eller av en kommunal myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen eller av en polismyndighet, får överklagas hos länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut får överklagas hos Transportinspektionen. Inspektionens beslut i ett överklagat ärende får inte överklagas.

Beslut av Banverket *eller Naturvårdsverket* enligt denna förordning får överklagas hos regeringen. Detsamma gäller beslut som Transportinspektionen har fattat som första instans. Beslut av Banverket enligt denna förordning får överklagas hos regeringen. Detsamma gäller beslut som Transportinspektionen har fattat som första instans *i andra ärenden än meddelande av föreskrifter som avses i 8 kap. regeringsformen.*

De statliga väghållningsmyndigheterna får överklaga beslut enligt denna förordning av kommunala myndigheter som handhar väg- eller gatuhållningen, länsstyrelser eller polismyndigheter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2010.

1 Uppdraget och bakgrunden

1.1 Tidigare utredningar

Hösten 2004 tillkännagav riksdagen att regeringen snarast skulle tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skulle vara organiserad (*Inspektionsverksamheten inom trafikslagen*, bet. 2004/05:TU4, rskr. 2004/05:64). Utgångspunkten var att en gemensam trafikinspektion skulle bildas under första halvåret 2006. Som en följd av detta tillkännagivande gav regeringen under hösten 2005 en särskild utredare i uppdrag att undersöka hur man kan inrätta en trafikslagsövergripande organisation för inspektionsverksamhet som rör kontroll av krav på säkerhet och skydd inom transportområdet. Uppdraget beskrivs i direktivet *Översyn av inspektionsverksamheten för säkerhets- och skyddsfrågor inom transportområdet* (dir. 2005:108).

Trafikinspektionsutredningen förordade i betänkandet *Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet* (SOU 2007:4) att en gemensam ny myndighet skulle bildas och att verksamheten skulle samlas till en ort. Detta skulle innebära att Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen lades ner och att verksamheterna vid dessa myndigheter fördes över till den nya myndigheten. Sjöfartsinspektionen och Vägtrafikinspektionen skulle enligt förslaget skiljas från Sjöfartsverket respektive Vägverket och verksamheterna föras över till den nya myndigheten.

Enligt Trafikinspektionsutredningens förslag skulle nuvarande skillnader mellan verksamheterna vid inspektionsmyndigheterna i allt väsentligt bestå. Detta skulle exempelvis innebära att merparten av myndighetsutövningen inom vägtrafiken även i fortsättningen skulle ligga kvar på Vägverket, medan den samlades i den nya myndigheten för övriga trafikslag. Den nya myndigheten skulle enligt förslaget ha ett sektorsansvar för flyg och eventuellt även för sjöfart, men inte för

övriga trafikslag. Vidare skulle dagens skillnader i finansiering av verksamheten för de olika trafikslagen bestå.

Trafikinspektionsutredningen avlämnade sitt betänkande i december 2006. Efter remissbehandlingen av betänkandet redovisade regeringen bedömningen att fördelarna med en samlad trafikinspektionsorganisation överväger, men att den nya myndighetens ansvarsområden, organisering, internationella arbete och finansieringsform behövde analyseras noggrant. Regeringen ansåg att det borde tas ett samlat grepp över myndighetsutövningen på transportområdet och att en ny myndighet – Transportstyrelsen – skulle inrättas. Utgångspunkten skulle vara att verksamheten omfattade all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler för de fyra trafikslagen med beaktande av deras skilda förutsättningar.

Vårt uppdrag är således väsentligt bredare än Trafikinspektionsutredningens, genom att utgångspunkten är att samla all myndighetsutövning inom sektorn. Detta innebär dels att Vägverkets myndighetsutövning omfattas, dels att även verksamhet vid andra myndigheter än trafikverken och inspektionsmyndigheterna berörs.

1.2 Uppdraget

Utredningens uppdrag framgår av kommittédirektiven (dir. 2007:105), se bilaga 1. Uppdraget innebär att förbereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation som ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler för de fyra trafikslagen – luftfart, sjöfart, spårtrafik och vägtrafik – med hänsyn till deras särskilda förutsättningar.

Den nya myndigheten ska vara registermyndighet för de fyra trafikslagen och ska företräda Sverige i de organisationer, där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområde sker. Utredningen genomförs i två etapper. I den första etappen lämnar vi förslag till vilka verksamheter som ska föras över till den nya myndigheten, dess ansvarsområden, ansvar för arbetet i internationella organisationer och inom EU, finansieringsform och lokalisering.

I den andra etappen ska de åtgärder genomföras som krävs för att den nya myndigheten ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009. Regeringen avser att ge ytterligare direktiv om hur bildandet av den nya myndigheten ska genomföras. I direktiven kallas myndigheten Transportstyrelsen. För att ge en mer omedelbar bild av myndighetens kärnuppgifter har vi valt att i stället kalla

den Transportinspektionen i våra betänkanden. Regeringen kan komma att fatta beslut om att den nya myndigheten ska bildas under tiden som detta betänkande trycks. Beslutet kan bland annat innebära att myndigheten ges ett annat namn än det vi har föreslagit och att detta namn offentliggörs innan detta betänkande publiceras. Vi har alltså inte haft möjligt att i vår text beakta regeringens beslut i detta och andra avseenden.

I uppdraget ingår också att överväga och lämna förslag till vad Transportinspektionen ska ansvara för om ett trafiksäkerhetsansvar genomförs för dem som utformar vägtransportsystemet, enligt Trafikinspektionsutredningens betänkande. Vidare ska särskilt belysas vad ett sådant trafiksäkerhetsansvar skulle innebära för den ekonomiska och fysiska planeringsprocessen för väginvesteringar samt för den statliga, kommunala och enskilda väghållningen. För att fullgöra denna del av uppdraget har utredningen funnit det nödvändigt att utforma ett eget förslag till lag och förordning om åtgärder för säkrare vägar, som i vissa avseenden avviker från Trafikinspektionsutredningens förslag.

1.3 Uppläggning av arbetet

Enligt direktiven ska den första etappen av utredningsarbetet redovisas senast den 2 maj 2008. Vi har dock under utredningsarbetets gång kunnat konstatera att en start av myndighetens verksamhet den 1 januari 2009 förutsätter ett regeringsbeslut om att inrätta myndigheten under våren 2008. Vi valde därför att redan i februari 2008 lämna ett delbetänkande, *Transportinspektionen – en myndighet för all trafik* (SOU 2008:9), som innehöll de förslag som krävdes för att göra ett sådant regeringsbeslut möjligt.

Denna tidigareläggning av redovisningen av delar av utredningsuppgiften medförde att utredningstiden blev kort. En prioritering av arbetet och en avgränsning av förslagets inriktning var mot den bakgrunden nödvändig. I delbetänkandet redovisade vi därför i huvudsak endast förslag om vilka verksamheter och myndighetsuppgifter på transportområdet som borde föras över till den nya Transportinspektionen respektive vilka myndighetsuppgifter som borde finnas kvar vid nuvarande transportmyndigheter eller organiseras på annat sätt.

I detta huvudbetänkande återkommer vi nu med förslag och bedömningar när det gäller sådana förändringar i verksamheten

som vi anser bör genomföras i samband med att den nya organisationen inrättas. Viktigast är kanske förslaget om lagreglerat trafik-säkerhetsansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet. Men vi lägger även fram förslag om hur en utökad kontroll av fordon och arbetstider på väg och hos företag bör organiseras, regler för rapportering och undersökning av olyckor, organisationen av räddningstjänst m.m. Vidare redovisas författningsförslag som förändras av dessa förändringar eller av organisationsförändringen som sådan.

I betänkandet utvecklar vi också vår syn på hur förutsättningarna för statistikförsörjningen och forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportsektorn påverkas av organisationsförändringen och hur dessa verksamheter bör organiseras på längre sikt. Huvudbetänkandet innehåller också ett mer utvecklat finansieringsförslag och en kompletterad konsekvensanalys. Vi pekar även på några frågor som vi anser bör utredas vidare i särskild ordning.

Utredningsarbetet har bedrivits i form av en enmansutredning och arbetet inleddes i juli 2007. Arbetet har skett i nära samarbete med utredningens experter, som sammanträtt gemensamt sju gånger under tiden fram till huvudbetänkandet. Däremellan har separata möten hållits med experterna och andra företrädare för de berörda myndigheterna. Experterna har också varit kontaktpersoner för den omfattande informationsinsamling som skett från myndigheterna.

Ett viktigt inslag i förberedelserna för den nya myndigheten har varit att inrätta ett antal arbetsgrupper med deltagare från dagens inspektionsmyndigheter och trafikverk. I huvudsak förbereder arbetsgrupperna frågor som gäller utredningens andra etapp. En arbetsgrupp svarar dock för information inom de berörda myndigheterna under hela utredningstiden. Ytterligare en arbetsgrupp arbetar med finansierings- och avgiftsprinciper och har medverkat med underlag till och beredning av de förslag som lämnas i denna fråga.

Under arbetet med delbetänkandet och huvudbetänkandet har vi samrått med utredningen om en översyn av den statliga förvaltningens uppgifter och organisation (dir. 2006:123), utredningen om den svenska lotsningsverksamheten och dess framtid (dir. 2006:116 och dir. 2007:69) samt haft kontakt med utredningen om flygplatsöversyn (dir. 2006:60, dir. 2006:104 och dir. 2007:1) och helikopterutredningen (dir. 2007:108).

Vi har vidare haft samråd med Luftfartsstyrelsen, Vägverket, Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsverket, Banverket, Arbetsmiljöverket, Konkurrensverket, Tullverket, Räddningsverket, länsstyrelserna, Boverket, Kustbevakningen, Ekonomistyrningsverket, Statens haverikommission och Arbetsgivarverket. Vi har strävat efter ett öppet arbetssätt och har därför också vid ett antal tillfällen informerat och tagit emot synpunkter från berörda organisationer inom området. Ytterligare samråd kommer att ske i nästa fas av utredningsarbetet.

Trafikinspektionsutredningen (SOU 2007:4) redovisade en fyllig beskrivning av verksamheterna inom dagens inspektioner. Vårt delbetänkande innehåller ytterligare information, främst på vägområdet. Vår ambition har varit att inte i onödan upprepa sådan information som redan lämnats i dessa sammanhang. För att sätta in de förslag, bedömningar och analyser som behandlas i huvudbetänkandet i sitt sammanhang har det dock varit nödvändigt att återkomma till många av de frågor som behandlades redan i delbetänkandet. Denna orienterande text har vi försökt utforma antingen som korta referat av delbetänkandet eller som, i förhållande till delbetänkandet, avsevärt utvecklade eller fördjupade analyser.

Vi refererar också synpunkter som lämnats i remissyttrandena över delbetänkandet i den utsträckning som vi bedömt att synpunkterna har direkt beröring med de frågor som tas upp till förnyad behandling. Detta ger en bild av hur de remissinstanser, som uttryckligen behandlat just dessa frågor, ser på saken men inte av remissopinionen i stort. Remissinstanser som enbart tillstyrkt förslagen omnämns inte och inte heller de remissynpunkter som avser andra frågor än de som behandlas i detta betänkande. För den som önskar en mer fullständig belysning av remissyttrandena över vårt delbetänkande finns dock Näringsdepartementets remissammanställning att tillgå.

I remissyttrandena över delbetänkandet förekommer inte sällan önskemål om att olika sakområden som kommer att ingå i Transportinspektionens verksamhet ska beskrivas och genomlysas ytterligare, bland annat med avseende på de många kontaktytor som finns mot andra myndigheters verksamhetsområden. Vi kan förstå att sådana förväntningar och önskemål finns utifrån de olika verksamhetsperspektiven men anser att de inte är möjliga att tillgodose inom ramen för vårt uppdrag. Vi har prioriterat uppgiften att lämna förslag om hur de övergripande ramarna för Transportinspektionens verksamhet ska definieras och att lägga grunden för en effektiv genomförandeprocess. Att denna process inte får bli för utdragen har

varit en central utgångspunkt, eftersom det är förenat med stora kostnader och andra olägenheter att hålla berörda myndigheter och de anställda i ett tillstånd av osäkerhet. Som nyss nämnts har också de flesta verksamheter som kommer att ingå i den nya myndigheten nyligen behandlats i tidigare utredningar.

1.4 Frågor som behandlats i delbetänkandet

I vårt delbetänkande har vi behandlat ett betydande antal frågor kring bildandet av Transportinspektionen som vi inte ser några behov av att ta upp på nytt i detta huvudbetänkande. Det gäller exempelvis den övergripande analysen av och huvuddelen av förslagen om den nya myndighetens ansvarsområde, internationella ansvar, finansieringsform och lokalisering, liksom beskrivningen av de verksamhetsmässiga, ekonomiska och personella konsekvenserna av dessa förslag.

Följande frågor och problemområden anser vi vara tillräckligt behandlade genom delbetänkandet:

- De principiella motiven för en trafikslagsövergripande inspektionsmyndighet.
- Analys och beskrivning av nuvarande verksamhet, utöver de frågor som tas upp särskilt i detta betänkande.
- Avgränsningsprinciper för verksamheten och fördelning av ansvarsområden och uppgifter mellan berörda myndigheter, utöver de frågor som tas upp särskilt i detta betänkande.
- Verksamhetens omfattning och resursbehov i stort.
- Organisation av det internationella arbetet.
- Finansieringsform och övergripande principer för finansiering genom avgifter.
- Verksamhetens lokalisering.
- Förslagets konsekvenser, utöver effekterna av de förslag som behandlas i detta betänkande.

Dessa områden och frågor tas alltså i allmänhet inte upp på nytt i detta huvudbetänkande. I några fall, bland annat i vissa avgränsningsfrågor och frågor om finansiering av verksamheten, har vi dock utvecklat

analyserna i förhållande till delbetänkandet. Huvudbetänkandet utgör i dessa avseenden närmast ett komplement till delbetänkandet.

Det bör också framhållas att en genomförandefas tar vid när detta huvudbetänkande har redovisats, i enlighet med direktiven. I vissa delar har denna genomförandefas förberetts och delvis inletts som en parallell utredningsuppgift. I genomförandefasen kommer utredningen att i olika former återkomma till i stort sett alla de frågor som behandlats i del- och huvudbetänkandena.

2 Den nya myndigheten

Förslag: Transportinspektionen får följande uppdrag:

- Att redovisa en plan för hur myndigheten avser att leva upp till målen för utvecklingen av 24-timmarsmyndigheten.
- Att tillsammans med Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket lämna förslag till riktlinjer för hur det internationella arbetet bör organiseras.
- Att påbörja ett regelförenklingsarbete inom inspektionens ansvarsområde. Insatserna ska inledningsvis inriktas mot att ta fram metoder för konsekvensbedömningar av regelförändringar, inklusive samhällsekonomiska analyser av kostnader och nytta. Uppdraget ska också omfatta att genomföra nödvändiga utbildningsinsatser inom området.

Transportstyrelseutredningen får i uppdrag att i samverkan med Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket ta fram riktlinjer och rutiner för hur allmänhetens och företagens ärenden ska lotsas rätt mellan dessa myndigheter och Transportinspektionen.

Bedömning: Transportinspektionens verksamhet bör utgå från en helhetssyn på transportpolitiken och transportsystemets utvecklingsförutsättningar. Inspektionen bör fortlöpande pröva om den normgivning och tillstånds- och tillsynsverksamhet som man svarar för eller har överinseende över är det mest ändamålsenliga medlet att främja en önskvärd utveckling av transportsystemet och nå uppsatta mål.

Transportinspektionen måste samverka med bland annat övriga transportmyndigheter för att transportpolitiken ska kunna utvecklas och verkställas som en sammanhängande helhet, för att verksamheten ska kunna leva upp till de förvaltningspolitiska målen, för att uppnå ett effektivt samlat resurs-

utnyttjande samt för att den löpande verksamheten ska kunna fungera smidigt när inspektionen tillförs ansvarsområden från övriga myndigheter.

Transportinspektionen måste ha en väl utvecklad förmåga och beredskap att möta omvärldsförändringar genom en anpassning av den egna verksamheten. Det trafikslagsövergripande ansvaret medför att inspektionen bli bättre rustad att möta framtida utmaningar.

En trafikslagsövergripande myndighet bör kunna ge effektivitetsvinster som yttrar sig i både lägre kostnader och i att regleringen av transportverksamhet får ökad kvalitet och verkninggrad. De långsiktiga vinsterna blir betydligt större på nyttosidan än på kostnadssidan.

2.1 Delbetänkandet och remissyttrandena

2.1.1 Delbetänkandet

De principiella utgångspunkter som vi har lagt till grund för uppdraget att förebereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation redovisas i kapitel 2 i vårt delbetänkande. Frågor som vi behandlat i detta sammanhang är motiven för en trafikslagsövergripande myndighet. Vi uppehöll oss särskilt vid de för- och nackdelar som kan vara förenade med att normgivning och tillsyn bedrivs i samma myndighet och hur de nackdelar som finns kan motverkas. Vi redovisade också hur den normgivning, tillståndsgivning, tillsyn och övrig verksamhet, som är kopplad till myndighetsutövningen inom de olika trafiksektorerna, kan beskrivas på ett systematiserat sätt. Slutligen diskuterade vi hur den aktuella omorganisationen kan ses i ljuset av hur övriga statliga uppgifter på området organiseras och vi behandlade särskilt de nya kontaktytor och samordningsbehov som uppstår som en följd av organisationsförändringarna.

2.1.2 Remissinstansernas synpunkter

En stor majoritet av remissinstanserna välkomnar i sina yttranden över vårt delbetänkande en tydligare ansvarsfördelning i fråga om normgivning, tillstånd och tillsyn inom transportområdet. Flera

remissinstanser anser dock att för- och nackdelar med att förena normgivning och tillsyn i samma myndighet bör analyseras mera ingående.

Att förena normgivning och tillsyn

Statskontoret anser att det bör analyseras ytterligare vad konsekvenserna blir av att många skiftande uppgifter samlas inom en och samma myndighet. Även *Verket för förvaltningsutveckling* (Verva) påpekar att den myndighet som föreslås innefattar ett stort antal verksamheter av olika karaktär. Verva anser att en tydlig renodling av inspektionsverksamheten från föreskrivande verksamhet och tillståndsgivning är önskvärd. En vidare analys bör därför ske av vilka konsekvenser en sammanslagning av de olika verksamheterna får med hänsyn till den avsikt Verva anser finns att skapa en renodlad inspektionsverksamhet. Verva bedömer också att det eftersträvade oberoendet försvåras av att föreskriftsarbetet och tillståndsgivningen förutsätter en djupare kunskap och nära samverkan med den faktiska kärnverksamheten. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande* anser att överföringen av ansvar bör begränsas i förhållande till vad som föreslagits.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) konstaterar i sitt remissyttrande att det är en återkommande fråga inom bland annat transportsektorn vilka arbetsuppgifter som ska utföras av vem. VTI anser att distinktionen mellan olika arbetsuppgifter inte analyserats tillräckligt och att det kan uppstå en besvärande målkonflikt mellan rollen att utfärda normer respektive att utöva tillsyn. VTI anser att man mot denna bakgrund skulle kunna överväga att föra samman ansvaret för normgivningen med ansvaret för planeringsfrågorna i en fortsatt omstrukturering av transportmyndigheterna men framhåller att också en sådan organisatorisk struktur är förenad med principiella problem.

Naturvårdsverket anser att en konkret och avsevärd nackdel med förslaget är att myndigheter som har sektorsansvar mister rådgivningen över föreskrifterna och att man splittrar kompetensen inom miljöområdet. Man bör därför överväga att låta normgivningen vara kvar på sektorsmyndigheterna.

Demokrati- och kundperspektiv

Flera *länsstyrelser* tar i sina yttranden upp demokratispekter på hur myndighetsorganisationen bör utformas. Synpunkterna går bland annat ut på att det är en demokratisk rättighet att ha möjlighet till ett personligt besök hos den myndighet eller domstol som ska fatta beslut om ingripanden enligt t.ex. körkorts- eller yrkestrafiklagen. Vidare framhålls att möjlighet till muntlig förhandling i rättsfrågor är viktigt från integrationspolitiska utgångspunkter.

Vägverket framhåller i sitt yttrande att de föreslagna förändringarna inte får medföra försämrad kundorientering och service för medborgarna och näringslivet. Man framhåller särskilt att vägtrafiken domineras av enskilda trafikanter, där kundrelationen är väsentligt annorlunda än inom trafikgrenar där det huvudsakligen handlar om kommersiell trafik.

Vägverket anger också att regelförenkling bör vara en viktig utgångspunkt för den nya myndigheten, där myndighetsutövning är ett av flera medel för att uppnå det transportpolitiska målet.

Behov av samverkan och samordningsvinster

Vägverket betonar att det är nödvändigt att Transportinspektionen och Vägverket samverkar i gemensamma frågor.

Sveriges Kommuner och landsting anser att Transportinspektionens uppgifter bör preciseras när det gäller ansvaret för att nå det transportpolitiska målet och när det gäller inspektionens informations- och samverkansuppgifter.

Sveriges Redareförening anser att säkerheten inom trafiklagen är alldeles för viktig för att vara splittrad på ett antal olika inspektionsverksamheter och att trafikslagsövergripande kunskap kan uppnås inom Transportinspektionen. Redareföreningen lämnar vidare en rad förslag till hur verksamheten inom Transportinspektionen kan utvecklas och förbättras. Även *Skärgårdsredarna* framhåller att bildandet av Transportinspektionen, förutom effektivitetsvinster i administrationen, möjliggör ett välbehövligt utbyte av erfarenheter, arbetsmetoder och forskningsresultat mellan trafiklagen.

Luftfartsstyrelsen menar att möjligheterna till likformighet och likabehandling över trafiklagen är starkt begränsade, i vart fall vad gäller luftfarten.

Rikspolisstyrelsen påpekar att säkerhetsbestämmelserna för varje transportslag återfinns i skilda regelverk och att de svenska åtagandena regleras genom separata internationella avtal. Detta kan enligt Rikspolisstyrelsen komma att påverka Transportinspektionens möjligheter att framgångsrikt utveckla och effektivisera myndighetsutövningen och tillsynsverksamheten. Rikspolisstyrelsen anser därför att det fortsatta arbetet skulle främjas av en beskrivning av vad samordningsvinsterna består i.

2.1.3 Behoven av en utvecklad analys

Vårt delbetänkande hade i enlighet med direktiven och den tidplan som de medför som huvudsyfte att identifiera och avgränsa vilka verksamheter som ska ingå i den nya myndigheten. Som redan berörts i kapitel 1 medför uppgifterna och tidplanen att utrymmet för fördjupade analyser av den nya myndighetens olika och mångskiftande verksamhetsområden är begränsat. Med utgångspunkt i vårt uppdrag är det inte heller enligt vår mening vare sig rimligt eller nödvändigt att nu presentera en sådan heltäckande verksamhetsanalys.

Detta kapitel syftar därför främst till att något utförligare än tidigare behandla de övergripande målen och riktlinjerna för verksamheten inom den nya myndigheten. Framför allt uppehåller vi oss vid hur verksamheten vid Transportinspektionen kan ses som en del av transportpolitiken i stort och vilka krav på verksamhetsperspektiv, verksamhetsutveckling och samverkan med omgivningen som detta medför. Vi diskuterar också något utförligare än tidigare vilka effektivitets- och kvalitetsvinster som en samlad verksamhet kan tänkas leda till och hur de kan uppstå och tas tillvara.

De principiella utgångspunkterna och motiven för en gemensam inspektionsmyndighet har vi – givet hur utredningens uppdrag är formulerat – enligt vår mening behandlat tillräckligt utförligt i delbetänkandet. Med hänsyn till remissynpunkterna på vårt delbetänkande lämnar vi dock avslutningsvis ytterligare några kommentarer beträffande för- och nackdelarna med att samla normgivning och tillsyn i en och samma myndighet.

2.2 Utredningens överväganden

2.2.1 Normgivning, tillståndsgivning och tillsyn som en del av transportpolitiken

Vi har i vårt delbetänkande föreslagit att Transportinspektionen inom sitt ansvarsområde ska ha i uppgift att verka för att det transportpolitiska målet uppnås och särskilt verka för ökad säkerhet, förbättrat skydd, minskad miljöpåverkan samt en väl fungerande marknad för verksamhetsutövare och kunder för de fyra trafikslagen.

Vi anser att dessa uppgifter bör framgå i inledningen av den instruktion som ska styra verksamheten. Vårt förslag är att det transportpolitiska målet – och här avser vi såväl det övergripande målet som de delmål genom vilka det övergripande målet konkretiseras – utan inskränkningar eller preciseringar ska anges som den överordnade riktpunkten för verksamheten.

Den verksamhet som Transportinspektionen förslås ta över och bedriva har utan tvivel en särskild inriktning mot säkerhet, skydd, minskad miljöpåverkan och en väl fungerande marknad. Den inbördes ordningen mellan dessa särskilda inriktningar kan också i stora drag sägas återspegla en fallande skala när det gäller omfattningen av den nuvarande verksamheten. Enligt vår mening bör emellertid denna inriktning av verksamheten tydliggöras i en särskild punkt med uppräknade uppgifter och inte i direkt anslutning till det övergripande målet för verksamheten.

Vi ser flera skäl för att formulera Transportinspektionens uppgift på detta sätt. Ett uppenbart skäl är att verksamheten och verksamhetsförutsättningarna kan komma att förändras över tiden och att man därför bör undvika att i instruktionen låsa inriktningen för starkt. Det för oss viktigaste skälet är dock att Transportinspektionen i sin verksamhet bör utgå från en helhetssyn på transportpolitiken och transportsystemets utvecklingsförutsättningar. Den verksamhet som Transportinspektionen svarar för måste ses som en del av en större helhet. Det bör därför ingå i inspektionens verksamhet att fortlöpande pröva om den normgivning och tillstånds- och tillsynsverksamhet som man själv svarar för eller har överinseende över är det mest ändamålsenliga medlet att främja en önskvärd utveckling av transportsystemet och nå uppsatta mål.

Enligt vår uppfattning är det således av avgörande betydelse att Transportinspektionen ser sin egen verksamhet som ett medel att

uppnå olika samhällsmål och inte som ett mål i sig. För att myndighetsutövningen på transportområdet ska kunna fungera som en integrerad del av transportpolitiken och politiken inom angränsade samhällssektorer, fordras därför att inspektionen har en viss överblick och förmåga att avgöra när andra transportpolitiska medel och åtgärder är lämpligare än dem som myndigheten själv förfogar över. En sådan överblick är också nödvändig för att Transportinspektionen ska kunna dimensionera den egna verksamheten inom olika områden så att den svarar mot en effektiv resursanvändning.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör sex delmål om tillgänglighet, regional utveckling, jämställdhet, transportkvalitet, trafiksäkerhet och god miljö (delmålen beskrivs i sin helhet i avsnitt 11.3). Även om Transportinspektionens verksamhet också på längre sikt kan antas komma att till stor del vara inriktad mot trafiksäkerhets-, skydds-, miljö- och marknadsfrågor innebär detta ändå att i stort sett hela målbilden för transportpolitiken berörs.

Att delmålen om trafiksäkerhet och god miljö är centrala i Transportinspektionens verksamhet är ganska uppenbart. Vidare måste uppgifterna i fråga om konkurrensfrågor och marknadsbevakning i övrigt ses som viktiga medel för att uppnå det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbar transportförsörjning och de har också uppenbar betydelse för målen om tillgänglighet och transportkvalitet. Transportinspektionens medelsarsenal kommer kanske inte att vara den mest verksamma för att uppnå delmålen om regional utveckling och jämställdhet. Däremot måste dessa delmål hela tiden beaktas vid utformningen av regelverket på transportområdet.

Vad som nu sagts ska naturligtvis inte uppfatta så att Transportinspektionen bör ha ett allmänt och diffust planeringsansvar inom transportsektorn. Ansvar för den egna verksamheten och den omvärldsanalys som behövs ska självfallet avgränsas till det som är relevanta avvägningar med avseende på normgivning, tillstånd och tillsyn. Eftersom dessa instrument inte kan ses som isolerade företeelser krävs dock att Transportinspektionen kan ha en nära dialog med regeringen, som har att svara för de övergripande avvägningarna inom transportpolitiken. Men för att normgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamheten ska vara väl koordinerad med övriga statliga insatser på transportområdet måste

det också ske en fortlöpande dialog med de transportmyndigheter som har andra funktioner än Transportinspektionen, dvs. trafikverken, SIKa, Rikstrafiken med flera.

2.2.2 Nya gränssnitt och samverkansbehov

Bildandet av Transportinspektionen genom sammanslagning av myndigheter och myndighetsfunktioner inom de fyra trafikslagen utgör en genomgripande omstrukturering av organisationen av statens verksamhet på transportområdet. Som vid alla organisationsförändringar betyder det att vissa gränssnitt och behov av extern samverkan försvinner medan andra tillkommer. Detta är enligt vår mening en ofrånkomlig följd av att vi lever i en dynamisk värld och som medför att en statisk organisationsstruktur inte kan vara något reellt alternativ. Som framgått av vårt delbetänkande är det vår egen övertygelse att en trafikslagsövergripande myndighet för med sig fler fördelar än nackdelar och att steget att samla flertalet myndighetsuppgifter under ett tak korresponderar väl med olika förändringar som nu sker i de yttre förutsättningarna för verksamheten.

Samtidigt vore det fel att sticka under stol med att en strukturförändring av detta slag också har sitt pris. Staten som helhet, liksom de inblandade myndigheterna och de anställda, träffas av olika slags omställningskostnader som i vissa fall kan bli betydande. Även för dem som myndigheterna är till för – medborgarna, företagen och andra privata och offentliga organisationer – kan en ny myndighetsorganisation medföra en omställning som inte är utan problem. Allmänheten och företagen kan exempelvis få det svårare att orientera sig i myndighetsvärlden. Detta bedömer vi vara en relativt snabbt övergående effekt, som dessutom kan motverkas på olika sätt och vi återkommer till detta i det följande.

Svårare kan det vara med de ofta välutvecklade nätverk, baserade på personliga relationer som etablerats mellan myndigheter, branschorganisationer, intresseorganisationer och liknande, som riskerar att brytas eller störas när nya ansvarsgränser dras upp. Detta är en farhåga som vi har stött på i vårt utredningsarbete och som också kommer till uttryck i olika remissvar på vårt delbetänkande. Ibland uttrycks detta som att man vill ha en enda kontaktpunkt som kan ge ett samlat besked om den statliga politiken på transportområdet. Det är antagligen en klen tröst om man

försöker vara formalistisk och framhålla att staten är en och samma, oavsett vilken myndighet som företräder den, eller att det egentligen bara är riksdagen eller regeringen som kan ta ett politiskt helhetsansvar för utvecklingen på transportområdet.

Vår utgångspunkt är att man naturligtvis bör sträva efter att behålla de väl fungerande relationer som utvecklats inom exempelvis miljöområdet och i trafiksäkerhets- och forskningsfrågor. Det är vår förhoppning och ambition att det i stor utsträckning ska vara samma personer och samma kompetens som arbetar med dessa frågor i Transportinspektionen som i den nuvarande myndighetsorganisationen. I flera fall har vi också avstått från att lägga förslag om en mer långtgående och ”renlärig” uppdelning mellan t.ex. myndighetsutövning och infrastrukturförvaltning för att inte splittra upp ansvaret i onödan.

Att helt avstå från att skapa en tydlig och logisk myndighetsstruktur med hänvisning till att befintliga nätverk och samverkansområden inte får störas anser vi dock vara att sträcka sig för långt. Om detta skulle bli den överordnade principen för hur staten organiserar sin verksamhet skulle förvaltningsstrukturen efter hand kunna bli tämligen ogenomtränglig för den oinvidde. Enligt vår mening kan det inte heller uteslutas att det ibland kan finnas fördelar med att skapa nya samverkanskonstellationer eller tillföra nya erfarenheter och impulser till befintliga nätverk.

Vi har i vårt delbetänkande (bland annat i avsnitt 2.5) tagit upp de nya behov av samverkan mellan myndigheterna på transportområdet som föranleds av bildandet av Transportinspektionen. Vår bedömning var då, liksom nu, att en omfattande sådan samverkan är nödvändig av flera skäl. Ett skäl för samverkan, som vi försökt beskriva ovan, är att transportpolitiken ska kunna verkställas och utvecklas som en sammanhängande helhet. Ett annat skäl är att verksamheten ska kunna leva upp till de förvaltningspolitiska målen, vilket vi återkommer till i det följande. Ytterligare ett skäl är att uppnå ett effektivt utnyttjande av den kompetens och de övriga resurser som byggts upp inom olika myndigheter. Vi har behandlat flera sådana områden i vårt delbetänkande och berör ytterligare samverkansområden i detta betänkande, i kapitlen 4, 5 och 8. Slutligen ställs mycket stora krav på samverkan för att verksamheten ska kunna fungera smidigt i samband med att ansvaret för en rad uppgifter överförs mellan myndigheterna. Detta gäller särskilt inom sjöfarts- och vägområdet. Vi behandlade dessa krav i vårt delbetänkande och den fortsatta förberedelse- och genomförande-

processen kommer i hög grad att inriktas mot dessa frågor. Vi kommer också i det följande att argumentera för värdet av en dialog med och stöd till dem som ska följa och använda regelverken.

Samtidigt vill vi betona att det är självklart att i utövandet av myndighetsuppgifterna iaktta vissa principer om integritet, oberoende och rättssäkerhet för att inspektionens verksamhet ska kunna mötas med tilltro. Det är exempelvis uppenbart att Transportinspektionen inte kan engagera sig i samverkansprojekt som leder till att inspektionen hamnar i en ekonomisk eller annan form av beroendeställning i förhållande till den verksamhet man ska reglera och utöva tillsyn över.

Det har också funnits önskemål om att vi i detta utredningsarbete ska tydliggöra ansvars- och arbetsfördelningen mellan Transportinspektionen och övriga transportmyndigheter i olika enskilda frågor, framför allt med avseende på den utveckling av regelverk m.m. som sker inom EU eller i andra internationella sammanhang. Den principuppdelning i policyorienterade respektive regelutformningsorienterade frågor som vi drog upp i delbetänkandet – och som också resulterade i förslag om vilka organisationer, kommittéer, arbetsgrupper m.m. som Transportinspektionen i första hand ska bevaka och delta i – anses inte tillräcklig.

Vi tolkar det så att dessa önskemål i några fall baseras på uppfattningen att hela ansvaret för denna verksamhet bör läggas på Transportinspektionen och i andra fall på uppfattningen att hela, eller en större del av, verksamheten borde ligga kvar hos trafikverken. Vi har emellertid värjt oss mot kraven på att vi ska föreslå en sådan uppdelning, dels därför att vi anser att det primärt ankommer på regeringen att avgöra hur dessa uppgifter ska fördelas mellan transportmyndigheterna, dels därför att vi menar att arbetsfördelningen inte kan anges en gång för alla utan måste anpassas efter förutsättningarna i varje enskilt fall. Det internationella reformarbetet, liksom det nationella, bedrivs i olika faser, där mer inriktningsorienterade överväganden och mer åtgärdsinriktade överväganden avlöser varandra i tiden. I vissa fall kan dessa faser till och med behöva löpa parallellt eller drivas i en iterativ process.

Självfallet innebär detta också att olika myndigheter med skilda uppgifter och kompetensområden måste kunna samverka för att bistå regeringen i det internationella arbetet. Det kan därför finnas behov av att myndigheterna på transportområdet har ett fortlöpande samråd om hur olika frågor som aktualiseras i det

internationella arbetet lämpligen bör hanteras och hur ansvaret i olika fall bör fördelas mellan myndigheterna. I detta ligger också att gemensamt bistå regeringen med underlag i sådana frågor. Vi föreslår därför att Transportinspektionen ska få i uppdrag att tillsammans med Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket lämna förslag till riktlinjer för hur det internationella arbetet bör organiseras.

2.2.3 Myndighetsuppgifter i en föränderlig värld

Sverige av i dag är i stor utsträckning format av de förutsättningar som transportsystemet har gett genom tidernas lopp och denna påverkan fortsätter att göra sig starkt gällande. De flesta hushåll är för sin försörjning, sitt vardagsliv och sin rekreation helt beroende av transporter i olika former. På motsvarande sätt förutsätter nästan all modern företagsamhet en omfattande transportverksamhet.

Ett allt mer omfattande och förfinat transportsystem har alltså varit en viktig beståndsdel i utvecklingen av det moderna samhället. Den ständiga växelverkan som sker mellan efterfrågan på och utbudet av transporter medför att transporternas utveckling måste betraktas som en integrerad del av samhällets utveckling i stort. Detta tar sig också uttryck i att transportererna är en central del i bland annat närings- och tillväxtpolitiken, handelspolitiken, regionalpolitiken, energipolitiken och miljöpolitiken och att de ger upphov till en ansevärd del av statens inkomster och utgifter. Transportpolitiken befinner sig alltså i skärningspunkten för många anspråk och samhällsintressen.

De ovan beskrivna sambanden medför också att nästan alla betydande samhällsförändringar även skapar nya förutsättningar för transporter och transportsystem. Detta ger i sin tur upphov till nya utgångspunkter för att påverka och reglera transporter i olika avseenden och föranleder att myndighetsutövningen är följsam, så att insatserna kan anpassas till en ständigt föränderlig omvärld.

Erfarenheten visar att det inte alltid är lätt att förutse vilka omvärldsförändringar som kommer att få störst betydelse för transportsystemet och dess verksamhetsbetingelser. När vi i det följande försöker beskriva några utvecklingsförlopp som kan komma att få stor betydelse för utformningen av transportsystemet och därmed också för myndighetsutövningen på området, kan det alltså inte bli frågan om någon uttömmande beskrivning utan mera

att ge några exempel på förändringar med stora potentiella återverkningar på Transportinspektionens framtida verksamhet.

Klimatpåverkan största utmaningen

Att förena ett alltmer transportberoende samhälle med kraven på att begränsa klimatpåverkan genom radikalt minskade utsläpp av växthusgaser framstår i dag som den svåraste utmaningen av alla för politik och samhällsplanering, såväl i Sverige som i resten av världen. Det finns inga enkla utvägar och omställningsprocessen kommer att innehålla många svåra avvägningar. Oavsett vilka vägval som görs får de troligen omfattande konsekvenser för samhälls-ekonomi och välfärden.

Redan med de förslag till avgränsning av myndighetens ansvarsområden som vi nu lagt kommer Transportinspektionen att ha viktiga uppgifter i denna omställningsprocess, inte minst när det gäller utvecklingen av miljö- och klimatkrav på fordonsområdet. Vi utgår ifrån att man i huvudsak kommer att välja att använda generella styrmedel för att låta enskilda konsumenter och producenter finna de effektivaste sätten att åstadkomma den anpassning till utsläppsbegränsningarna som krävs. Men vi bedömer ändå att omställningsprocessen är av en sådan dignitet att den kommer att få omfattande direkt och indirekt påverkan på normgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamheten inom i stort sett hela Transportinspektionens verksamhetsområde.

Ökad internationell samverkan

Globaliseringen och ökade krav på internationell samverkan är ett annat område som vi tror fortlöpande kommer att påverka Transportinspektionens verksamhet. Transporterna har sin egen särskilda betydelse för att driva på globaliseringen och nödvändiggöra internationell samverkan. För ett land som Sverige, som är mer beroende av denna utveckling än många andra länder, finns det goda skäl att nära följa denna utveckling och försöka analysera dess verkningar.

När en allt större del av transporterna och trafiken blir gränsöverskridande leder detta också ofrånkomligen till att transportsystemen i ökad utsträckning måste integreras över nations-

gränserna. De olika former av påverkan och ömsesidiga beroenden som gör sig gällande internationellt leder till att en sådan integration kan efterfrågas i många olika dimensioner. Det kan gälla allt från mera grundläggande förutsättningar för gränsöverskridande transporter, över önskemål om likformig tillämpning av olika transportpolitiska styrmedel (lagar, planeringssystem, avgifter etc.) för att undvika byråkrati, säkerhetsrisker, kostnadsfördyringar, snedvridningar i konkurrensen m.m. till val av grundläggande transportpolitisk styrmodell som kan ha mera med ideologi, samhällssyn eller förvaltningspolitisk tradition att göra.

EU:s transportpolitik sätter ramar

Svensk transportpolitik influeras naturligtvis av utländsk och internationell politik av många olika slag som handelspolitik, industripolitik, jordbrukspolitik, säkerhetspolitik etc. Av ojämförligt störst betydelse är ändå transportpolitiken inom EU. Denna sätter i allt större utsträckning ramarna för utformningen av den svenska transportpolitiken och av regelverken på transportområdet. Sammantaget innebär detta att det blir allt viktigare för Sverige att förhålla sig till den gemensamma transportpolitiken inom EU. Helst bör detta förhållningssätt enligt vår mening vara proaktivt, vilket förutsätter att vi fortlöpande skaffar oss en egen bild av hur den gemensamma transportpolitiken påverkar Sverige och hur vi vill att EU-politiken på olika området utvecklas.

Ökad marknadsanpassning

Det finns för närvarande både i Sverige och internationellt en stark tendens att transporter och transportinfrastruktur organiseras i mer marknadsmässiga former. Hittills har den s.k. avregleringen inom transportsektorn mest rört själva trafiken, men på senare tid har även intresset för att pröva nya lösningar för utveckling och förvaltning av infrastrukturen ökat påtagligt. Parallellt med olika initiativ från central nivå märks också en ökad aktivitet på regional nivå kring frågor om alternativ finansiering och förutsättningar för att samarbeta med det privata näringslivet i fråga om planering, byggande, underhåll och drift av infrastrukturinvesteringar.

Man kan nog utgå ifrån att ett mer marknadsorienterat synsätt på förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet kan få betydande återverkningar även på behoven av normgivning, tillstånd och tillsyn. Exakt vilka dessa återverkningar blir är dock inte uppenbart. Det allmänna i form av stat, region eller kommun kommer dock även i en utvecklad offentlig-privat samverkan att ha det grundläggande finansieringsansvaret för infrastrukturen och stora delar av kollektivtrafiken och därmed också det yttersta ansvaret för användningen av allmänna medel. Om det offentliga i ökad utsträckning släpper ansvaret för infrastrukturhållningen i vid mening kommer det alltså att finnas kvar ett behov av insyn och kontroll när det gäller tillträdesregler, resursanvändning etc.

Organisationsförändringar i statsförvaltningen

Ytterligare en viktig samhällsförändring som kan påverka förutsättningarna för myndighetsutövningen är utvecklingen av den regionala organisationen och den ändrade ansvarsfördelning mellan olika offentliga organ, som kan ligga i förlängningen av en sådan utveckling.

Det kan således inte uteslutas att en etablering av ett begränsat antal stora och förhållandevis resursstarka regionala organ även skulle kunna komma att påverka behoven och förutsättningarna för normgivning och tillsyn på transportområdet. På samma sätt som gäller vid en mer marknadsorienterad styrning av transportsektorn kan statens roll komma att förskjutas alltmer mot övergripande frågeställningar, inriktade mot att ange olika ramar för verksamheten.

Bättre förutsättningar med trafikslagsövergripande perspektiv

Vår bedömning är att den typen av utvecklingsförlopp som skisserats ovan kan komma att få stor betydelse för utformningen av transportsystemet och därmed också för Transportinspektionens framtida verksamhet. Men det går knappast att nu dra några bestämda slutsatser om hur verksamheten mera precist kommer att påverkas. Den insikt som vi vill förmedla är snarare att verksamhetsförutsättningarna hela tiden kommer att förändras i olika dimensioner och att Transportinspektionen måste ha en väl utvecklad förmåga och

beredskap att möta sådana förändringar genom att anpassa den egna verksamheten.

En mera allmän slutsats är dock att samtliga de utvecklingslinjer som vi lyft fram har sådana följder att ett trafikslagsövergripande perspektiv på verksamheten framstår som allt mera nödvändigt. Det gäller i synnerhet för klimat- och miljöfrågorna, men även de internationella och storregionala perspektiven på transporterna blir i växande utsträckning trafikslagsövergripande. Även övergången till ett mera marknadsorienterat synsätt på förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet sker på bred front och är inte begränsad till något särskilt trafikslag. När myndighetsutövningen inom samtliga trafikslag samlas till Transportinspektionen bör detta således innebära att verksamheten i detta avseende står bättre rustad att möta framtida utmaningar.

2.2.4 Myndighetsutövning i nya former

Utveckling mot 24-timmarsmyndigheten

Det pågående moderniserings- och utvecklingsarbetet i statsförvaltningen och utvecklingen av en elektronisk förvaltning går under benämningen 24-timmarsmyndigheten. Syftet är att medborgare och företag på elektronisk väg ska kunna få information, lämna uppgifter samt utträta andra ärenden på ett snabbt och enkelt sätt, oberoende av tid och plats. Medborgare och företag ska enkelt kunna hämta och lämna den information som är relevant i varje enskild situation, oavsett hur ansvaret för olika samhällsuppgifter är fördelat mellan olika myndigheter eller mellan stat, kommun och landsting. Så långt det är möjligt ska det räcka med *en* myndighetskontakt för att framföra ett ärende. Medborgare och företag ska enkelt kunna ta del av offentlig information samt framföra synpunkter på förvaltningens verksamhet och därmed göras delaktiga i det offentliga beslutsfattandet.

Regeringen har som mål angivit att alla myndighetstjänster som med bibehållen eller ökad kostnadseffektivitet kan erbjudas elektroniskt också ska tillhandahållas på detta sätt. De elektroniska tjänsterna får dock inte utestänga grupper av medborgare.

Målen för utvecklingen av 24-timmarsmyndigheten gäller naturligtvis även i allra högsta grad Transportinspektionen. Vår bedömning är att det finns anledning att ställa höga krav på

Transportinspektionen och att förutsättningarna att utveckla verksamheten i dessa avseenden är goda. Inspektionen har många uppgifter som innebär täta kontakter med näringslivet och allmänheten. Det är därför angeläget att inspektionen upprättar kontaktvägar på bland annat elektronisk väg som gör det möjligt att få information, lämna uppgifter samt uträtta andra ärenden på ett snabbt och enkelt sätt oberoende av tid och plats. Åtskilliga framsteg har redan gjorts inom ramen för de verksamheter som föreslås bli överförda till Transportinspektionen. Men vi bedömer att det finns en ytterligare potential till förbättringar och har också såväl i vårt delbetänkande som i övriga delar av detta huvudbetänkande pekat på sådana möjligheter. Vi ser alltså fortsatta utvecklingsinsatser inom detta område som en viktig uppgift för den nya myndigheten.

Att tidigare åtskilda verksamheter med liknande myndighetsuppgifter nu förs samman till en myndighet kan innebära förenklingar för vissa företag och medborgare. I många fall kan dock den nya uppdelningen av verksamheten mellan olika statliga myndigheter på t.ex. sjöfarts- och vägområdet göra att kontaktvägarna uppfattas som krångligare och mindre självklara än tidigare. Det måste vara en viktig uppgift för Transportinspektionen och övriga berörda myndigheter att motverka sådana problem. Detta kan ske bland annat med riktade informationsinsatser.

Men viktigare ändå tror vi är att Transportinspektionen och övriga transportmyndigheter redan från början har en beredskap för att lotsa allmänhetens och företagens ärenden rätt mellan myndigheterna. Ansvar för att hålla ordning på hur olika samhällsuppgifter är fördelade mellan olika myndigheter bör alltså inte läggas på den enskilde. Att skapa system och rutiner för att det ska räcka med en myndighetskontakt – oavsett om den slutliga adressaten är Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket eller Transportinspektionen – bör enligt vår mening vara en viktig del av förberedelse- och genomförandearbetet. Vi föreslår därför att Transportstyrelseutredningen får i uppdrag att i samverkan med Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket ta fram riktlinjer och rutiner för hur allmänhetens och företagens ärenden ska lotsas rätt mellan dessa myndigheter och Transportinspektionen.

Regelförenkling

Regeringen har i skrivelsen 2004/05:48 presenterar ett samlat handlingsprogram för en minskad administration för företagen. Handlingsprogrammet består av åtgärder som tagits fram på departements- och myndighetsnivå. I skrivelsen beskrivs arbetet med att mäta den administrativa bördan för företag. Vidare beskrivs regeringens mål för moderniserings- och utvecklingsarbetet i statsförvaltningen (24-timmarsmyndigheten). I skrivelsen 2005/06:49 finns vidare en redogörelse för regeringens arbete med regelförbättring under 2004 och framåt och särskilt av uppföljningen av regeringens handlingsprogram för minskad administration för företagen.

Verket för näringslivsutveckling (Nutek) arbetar på regeringens uppdrag med att mäta hur mycket det kostar företagen att följa de administrativa krav som finns i lagstiftningen. Resultaten från mätningarna ger detaljerad information om hur kostnaderna fördelar sig inom ett specifikt lagområde, var de största kostnaderna finns och hur stora kostnaderna är i förhållande till varandra.

Nutek genomför för närvarande en mätning av kostnaderna på transportområdet. Studien omfattar totalt 625 EG-förordningar, lagar/förordningar och föreskrifter och mätningen av kostnader avser de svenska transportföretagen. De beräknade kostnaderna, fördelade på trafikslag enligt preliminära uppgifter från Nutek, framgår av tabell 2.1.

Tabell 2.1 Svenska transportföretags kostnader för att följa administrativa krav

Trafikslag	Kostnad per år, Mkr
Luffart	114,4
Sjöfart	1 146,0
Väg	1 595,6
Järnväg	31,6
<i>Totalt</i>	<i>2 887,6</i>

Källa Nutek

Som framgår av tabellen beräknas de totala kostnaderna för företagen uppgå till nästan tre miljarder kronor per år. De största kostnaderna uppkommer genom regelverken på väg- och sjöfartsområdena.

I sina kostnadsuppskattningar tar Nutek inte ställning till om de kostnader som följer av regelverken är välmotiverade eller inte. Det har inte heller vi någon möjlighet att göra inom ramen för denna utredning. Enbart det förhållandet att regelverkens konsekvenser för företagens administration uppgår till så stora årliga kostnader är emellertid ett starkt argument för att fortlöpande pröva regelverket för att se om det går att förenkla på olika sätt (t.ex. genom att ta ny teknik i anspråk). Det är också ett argument för att överväga vilka tillsynsstrategier som är mest kostnadseffektiva för att upprätthålla intentionerna med regelverket och om regelverket som sådant är rätt utformat och totalt sett väl avvägt från kostnads- och nyttopunkt.

Nutek redovisar i anslutning till sin mätning en rad förslag till regelförenklingar som man fått från näringslivet. Det bör enligt vår mening bli en prioriterad uppgift för Transportinspektionen att arbeta vidare med dessa förslag när myndigheten finns på plats. Nutek har skapat en databas för ändamålet som bör kunna bli ett bra hjälpmedel i detta arbete. Databasen kan användas bland annat för att se var i regelverket det finns möjlighet att göra insatser som minskar företagens administrativa kostnader och för att följa kostnadernas utveckling över tiden. Transportinspektionen bör också samverka med Nutek i detta utvecklingsarbete, t.ex. när det gäller att göra konsekvensutredningar av förslag till nya eller ändrade regler och i fråga om metodutveckling, utbildning m.m.

Mot denna bakgrund föreslår vi att Transportinspektionen ska få i uppdrag att påbörja ett regelförenklingsarbete inom inspektionens ansvarsområde. Insatserna ska inledningsvis inriktas mot att ta fram metoder för konsekvensbedömningar av regelförändringar, inklusive samhällsekonomiska analyser av kostnader och nytta. Uppdraget ska också omfatta att genomföra nödvändiga utbildningsinsatser inom området. Med hänsyn till att Transportinspektionens första verksamhetsår kommer att präglas av uppgiften att integrera de verksamheter som förs samman och att tiden också sammanfaller med Sveriges ordförandeskap i EU, som kan kräva omfattande insatser från Transportinspektionens sida, bör man enligt vår mening vara återhållsam med att under detta år kräva in omfattande återrapporteringar om verksamhetsutvecklingen inom myndigheten. Det föreslagna uppdraget bör dock kunna återrapporteras vid utgången av år 2010.

Det samlade regelverk, inom vars ram Transportinspektionen ska verka, framstår också i sig som komplext, svåröverskådligt och delvis otidsenligt. Detta framgår om inte annat av mängden av de författningsändringar som måste genomföras i samband med bildandet av Transportinspektionen. På några års sikt kan det därför enligt vår mening finnas anledning att göra en större författningsöversyn för att minska antalet författningar och föreskrifter och samla dem i en mera överskådlig struktur, ungefär så som nyligen skett på järnvägsområdet.

Verksamhetsutveckling

Det huvudsakliga motivet för att bilda en gemensam organisation genom att slå samman de myndighetsuppgifter som hittills varit fördelade trafikslagsvis är naturligtvis att verksamheten ska kunna bedrivas bättre och effektivare. Vi har i vårt delbetänkande redovisat beräkningar av effektivitetsvinsterna i administrationen och i vissa kärnuppgifter. Även om dessa vinster inledningsvis kommer att uppvägas av de omställningskostnader som omorganisationen medför, bedömer vi att det finns en betydande rationaliseringspotential på sikt (se kapitel 12).

Kostnadseffektiv verksamhet

Det är emellertid inget självändamål att verksamheten ska bli mindre kostnadskrävande och detta har inte heller varit utgångspunkten för vårt uppdrag. Det centrala är att verksamheten är kostnadseffektiv, så att de insatser som görs ger större vinster än kostnader för samhället. De beräkningar av företagens kostnader för att uppfylla regelverken på transportområdet som vi redovisat ovan visar också att det kan leda fel att stirra sig blind på utgifterna för själva myndighetsutövningen. Den totala kostnaden för de myndighetsfunktioner som läggs samman har vi i delbetänkandet beräknat till cirka 2,6 miljarder kronor, medan företagens kostnader för att följa regelverken på transportområdet av Nutek har beräknats till cirka 2,9 miljarder kronor. Företagens samlade kostnader för regelverket är med andra ord större än statens.

Vi har redan konstaterat att denna insats från företagens sida utgör ett viktigt argument för att noga granska utformningen av regelverket och pröva möjligheterna till regelförenklningar. Motsvarande synsätt bör givetvis tillämpas även när det gäller allmänhetens uppoffringar. Samtidigt är det viktigt att slå fast att regelverket naturligtvis inte behöver vara onödigt eller fel utformat bara för att det medför kostnader för staten, näringslivet och medborgarna. Det centrala är vilken återbäring insatserna ger och att regelverket som helhet och i sina olika delar ger så stor nytta som möjligt i förhållande till kostnaderna.

En trafikslagsövergripande myndighet bör kunna ge effektivitetsvinster som yttrar sig i både lägre kostnader på sikt och i att regleringen av transportverksamheterna får ökad kvalitet och verkningsgrad. Vi tror också att den långsiktiga effekten blir större på nyttosidan än på kostnadssidan. Det är enligt vår mening inte möjligt att nu beräkna dessa effekter eller ens ange storleksordningen på dem. Men vi kan ändå ge exempel på sådana nya förutsättningar och förändringar som vi tror är betydelsefulla i sammanhanget.

Fortlöpande omprövning

Allmänt sett anser vi att den nya myndigheten ger större möjligheter för att kraftsamla insatser till strategiska områden, att skapa instrument och incitament för att kontinuerligt utveckla och

ompröva verksamheten och att ständigt söka nya vägar att effektivisera verksamheten. Det är viktigt både för att få så stort genomslag som möjligt för de regler m.m. som beslutats gemensamt och för att hushålla med medborgarnas pengar och göra det möjligt för näringsliv och enskilda att bedriva sin verksamhet utan onödiga störningar och ingrepp. Vi tror också att servicegraden kan ökas i olika avseenden. Exempelvis borde man eftersträva att korta ner den i dag ofta långa eftersläpningen när internationella regler ska införlivas i det svenska regelverket.

I detta ligger bland annat att man bör sträva efter att fortlöpande bedöma behovet av tillsynen och den övriga myndighetsutövningen, liksom utformningen av den, från ett samhälls-ekonomiskt perspektiv och ha som en grundläggande utgångspunkt att nyttan av insatserna alltid ska överstiga kostnaderna. Enligt vårt synsätt innebär det också att man inom verksamheten hela tiden bör sträva efter att utveckla exempelvis tillsynsinsatserna så att de är anpassade efter de skiftande förhållandena på transportområdet och de nya förutsättningar som ges av en ständigt föränderlig omvärld och utvecklingen av teknik och organisation.

Dialog och erfarenhetsutbyte

I den nya sammanslagna myndigheten blir det enligt vår mening naturligt att redan från början eftersträva erfarenhetsutbyte och ömsesidigt lärande inom organisationen. Många uppgifter är förvisso starkt specialiserade och kräver lång utbildning och yrkeslivserfarenhet, men det hindrar inte att byte av arbetsuppgifter inom Transportinspektionen ändå bör uppmuntras i den utsträckning som är möjligt.

Vi anser också att det är viktigt att utvecklingen av regelverken och tillsynen sker i en fortlöpande dialog med de företag och andra organisationer som omfattas av dessa och som därmed samlar på sig värdefulla praktiska erfarenheter i sin verksamhet. Det bör därför vara en viktig inledande uppgift för Transportinspektionen att överväga hur man kan skapa bästa möjliga förutsättningar för en sådan dialog och utveckla former för att fånga upp synpunkter från näringsliv och allmänhet.

Verksamheten bör naturligtvis baseras på vetenskap och beprövad erfarenhet och arbetsmetoderna utformas i enlighet med den senaste kunskapsutvecklingen och forskningen på området. Vi är

övertygade om att så sker redan nu, men anser att en större och starkare organisation, som dessutom är fokuserad på myndighetsrollen, ändå ger större möjligheter i detta avseende.

Långsiktiga samordningsvinster

Normgivningen och tillsynen av de olika trafikslagen måste normalt anpassas efter de speciella förutsättningar och kunskapskrav som råder inom varje område. Detta gäller i särskilt hög grad tillsynsverksamheten och vi bedömer att samordningsvinsterna i denna del kommer att vara relativt begränsade, åtminstone i en inledningsfas. Vår bedömning är dock att utvecklingsarbetet inom den nya myndigheten efter hand kan komma att leda till en förstärkning av den nuvarande utvecklingen mot en ökad tyngdpunkt på system- och funktionskontroll med betydande inslag av egenkontroll från de större transportföretagens sida och där inspektionens insatser alltmer inriktas mot att granska och godkänna kontroll- och uppföljningssystemen.

På denna nivå tror vi att möjligheterna att dra paralleller mellan de olika trafikslagen och att utveckla mer trafikslagsövergripande tillsynsmetoder ökar påtagligt, liksom möjligheterna att tillvarata samordningsvinster i verksamheten. Erfarenheterna från järnvägs- och luftfartsområdet, som vi bedömer har kommit längst i detta avseende, bör efter hand kunna överföras till sjöfarts- och vägområdet i tillämplig omfattning. Vi är inte heller främmande för att Transportinspektionen ska kunna överväga om vissa delar av inspektionsverksamheten kan överlätas på auktoriserade privata kontrollföretag, klassningssällskap och motsvarande för att göra verksamheten effektivare och mera tillgänglig. Vi lämnar också vissa konkreta förslag med denna innebörd i kapitel 4.

Vi bedömer också att det finns åtskilliga kunskaps- och kompetensområden som är gemensamma för alla transportsektorer och därmed också för stora delar av Transportinspektionens verksamhetsområde. Som exempel kan nämnas förhållandet människa-maskin, kunskaper om material och hållfasthet, föroreningar och miljöeffekter, arbetsmiljöfrågor, skyddsfrågor (security), säkerhetsrisker i transportverksamheten, registerhållning, utformning av tydliga och lättbegripliga regelverk, tillsynsmetoder, tillsynsstrategier, tillståndsbeskrivningar och mätmetoder. Sammantaget bedömer vi alltså att det bör finnas många gemensamma utgångspunkter och betydande

synergier och samordningsfördelar som successivt kan tas tillvara i den nya verksamheten.

Det bör också tilläggas att såväl företagens som allmänhetens resor och transporter i allt högre utsträckning inbegriper resekedjor och transportflöden som omfattar flera trafikslag. Det blir därför också allt viktigare att koordinera regelverken och tillsynen så att inte kombinationer av olika transportsätt onödigtvis försvåras. Ett konkret exempel kan vara bestämmelser om hanteringen och ansvaret för containrar och andra lastbärare som används i kombinerade transporter.

Avgifter som både finansierar och styr

Finansieringen av Transportinspektionens verksamhet och avgifternas roll i det sammanhanget behandlas närmare i kapitel 9. Det kan emellertid här finnas anledning att betona att avgifterna även bör ha en annan funktion än enbart att ge inspektionen de intäkter som behövs för att finansiera verksamheten. Enligt vår mening bör avgifterna användas både som en drivkraft i den interna utvecklingen och styrningen av verksamheten och som ett utåtriktat styrmedel för att öka verkningsgraden av de regler som utformas och den tillsyn som sker.

För att skapa bra incitament för intern utveckling och styrning av verksamheten är det givetvis betydelsefullt att avgiftssystemet inte utformas så att intäktsmöjligheterna i sig blir ett skäl att behålla eller vidareutveckla en verksamhet. Transportinspektionen, eller regeringen som en del av styrningen av myndigheten, bör därför utveckla nyckeltal och redovisningsprinciper som förhindrar att avgifterna används på detta sätt. Samtidigt menar vi att avgifter som utformas på rätt sätt kan bli viktiga informationsbärare i fråga om nytta, prestationer och kostnadsstrukturer inom olika verksamheter och alltså utnyttjas som ett medel för inre och yttre effektivisering av verksamheten.

Vi ser också betydande möjligheter att använda avgifter för att främja en god följsamhet i förhållande till de regler som beslutats och att fördela bördan att upprätthålla regelverket på ett mer rättvist sätt. I detta ligger bland annat att avgifterna utformas och differentieras så att de i första hand belastar den verksamhet som ger upphov till kostnaderna för normgivningen och tillstånds- och tillsynsverksamheten. På så sätt blir det möjligt för utövarna av

transporter och trafik att i viss mån själva påverka sina egna kostnader för att regelverket upprätthålls. På en mera övergripande nivå är ett sådant system också en naturlig del av det kostnadsansvar som formulerats inom ramen för transportpolitiken och som innebär att de samhällsekonomiska kostnaderna för trafiken ska utkrävas så nära de enskilda trafikanterna som möjligt.

Samlad resursavvägning

Vi bedömer emellertid att den största vinsten med den nya organisationen ligger i att Transportinspektionen får möjligheter att göra en samlad avvägning av resursinsatserna inom hela det regelverk som styr transportverksamheten för att åstadkomma en så stor total verkningsgrad och nytta som möjligt. I detta ligger bland annat att målen för och systematiken i normgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamheten bör bli mer enhetliga. Även om det säkert kommer att ta viss tid att smälta samman verksamheterna är vi också övertygade om att sammanläggningen på sikt kommer att främja en mer enhetlig myndighets- och säkerhetskultur på transportområdet.

2.2.5 Normgivning och tillsyn i samma myndighet

Utredningens direktiv anger att utgångspunkten ska vara att den nya myndighetens verksamhet ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler för de fyra trafikslagen. Den nya myndigheten ska också vara registermyndighet. Frågan om normgivning och tillsyn bör förenas inom samma myndighet kan därmed anses vara avgjord på förhand, i vart fall när det gäller vårt uppdrag.

I vårt delbetänkande tog vi ändå upp denna principfråga till diskussion. Vår egen slutsats var att det i allmänhet är utan problem att normgivning förenas med tillsyn. Vi pekade också på de möjligheter som finns att utnyttja extern och intern kontroll i de fall tillsynen även bör omfatta normgivningen. Vi såg det som en fördel från effektivitetssynpunkt att den myndighet som utfärdar föreskrifterna inom ett område också har det ansvar och de befogenheter som behövs för att säkerställa att föreskrifterna får avsedd verkan.

Som framgår av avsnitt 2.1 har flera remissinstanser ändå efterlyst en mer ingående analys av om normgivningen och tillsynen bör förenas i samma myndighet. Det är svårt att avgöra om remissynpunkterna i denna del tar sikte på att utredningen genom en sådan fördjupad analys skulle kunna komma fram till att det finns skäl att frångå direktiven eller om synpunkterna avser att direktiven som sådana är otillräckligt underbyggda. Vi anser hur som helst att utredningen inte har haft något egentligt eget handlingsutrymme i denna fråga. Viktigare i sak är emellertid att vi inte heller har sett denna begränsning som något stort problem för utredningen.

När de gäller två av de tre konkreta exempel som anförs för att det kan uppstå rollkonflikter mellan normgivning och tillsyn – olycksundersökningar och tillträdesregler på järnvägsområdet – finns det således redan en organisation med oberoende kontrollorgan i form av Statens haverikommission och Konkurrensverket. Vi behandlar också dessa myndigheters roll och uppgifter utförligare i kapitel 3 och 5. När det gäller tillsynen över förarprovningen har vi själva starkt betonat att det finns en påtaglig rollkonflikt i form av att tillsynen riktar sig mot en egen operativ verksamhet. Detta gäller både som verksamheten är organiserad nu och med våra förslag. Vi har emellertid ingående övervägt frågan och kommit fram till att fördelarna med den av oss föreslagna organisationen överväger nackdelarna och att andra näraliggande lösningar är sämre. Vi kan alltså inte se att en fördjupad analys skulle kunna tillföra något ytterligare i dessa fall.

En i sammanhanget väsentlig fråga är också hur norm- och tillståndsgivningen på transportområdet ska ordnas om den inte kan förenas med tillsynsuppgifterna. Nästan alla remissinstanser välkomnar att normgivning, tillstånd och tillsyn avskiljs från de myndigheter som har ett omfattande verksamhetsansvar och själva i stor utsträckning utgör tillsynsobjekt.

Så vitt vi kan förstå skulle en ambition att skilja också mellan tillsyn och övriga myndighetsuppgifter med denna utgångspunkt medföra en ännu större organisationsförändring än den vi föreslår och leda till behov av att inrätta ytterligare en eller flera transportmyndigheter. Vi bedömer att en sådan lösning knappast skulle ligga i linje med de förvaltningspolitiska riktlinjer som vi haft som en utgångspunkt för vårt arbete.

Alternativet att behålla normgivning och tillstånd i trafikverken har vi – bortsett från att det strider mot våra direktiv – bedömt vara principiellt betydligt mera tvivelaktigt än att förena tillsynen med

övriga myndighetsuppgifter. Ett påtagligt problem med en sådan lösning är också att det inte finns trafikverk att tillgå inom alla trafikgrenar och att en konsekvent tillämpning av en sådan princip skulle leda till att uppgifter som nyligen förts från Banverket skulle behöva föras tillbaka dit.

En annan möjlighet skulle kunna vara att i grunden ändra ansvarsfördelningen mellan departement och myndigheter, vilket emellertid måste anses vara en fråga som ligger långt utanför vårt uppdrag. Sammantaget blir vår slutsats att frågan om för- och nackdelar med att förena normgivning och tillsyn förvisso kan vara en intressant förvaltningspolitisk principfråga, men att det inte kan vara denna utrednings uppgift att analysera frågan mer ingående än vad vi redan gjort.

3 Marknads-, konkurrens- och konsumentfrågor

Förslag: Transportinspektionen får följande uppdrag:

- Att i samråd med Konkurrensverket och Konsumentverket närmare utreda hur inspektionens marknadsbevakning bör utformas för att myndigheternas samlade insatser ska bli så effektiva och verkningsfulla som möjligt.
- Att inleda ett utvecklingsarbete om formerna för myndighetens marknadsbevakningsinsatser och att återrapportera resultaten i lämplig form.

Bedömning: Det finns ett behov av fortlöpande marknadsbevakningsinsatser inom hela transportområdet. Detta behov kommer också att öka som en följd av pågående och förväntade omstruktureringar på transportmarknaden och i regleringen av denna.

Förhållandena skiftar mellan olika transportmarknader och marknadsbevakningsinsatserna måste anpassas till detta. Möjligheterna till erfarenhetsöverföring mellan de olika verksamheter som sammanförs inom Transportinspektionen bör tas tillvara. Möjligheten att ge Transportinspektionen en mer aktiv marknadsövervakande roll på transportområdet eller inom vissa delar av transportmarknaden bör övervägas.

Transportinspektionens marknadsbevakning bör tydligt skiljas från de generella sektorsinsatser och näringspolitiskt motiverade bevakningsuppgifter som vissa trafikverk utför i dag. För att undvika dubbelarbete och onödig belastning på uppgiftslämnare med flera är det dock angeläget att berörda myndigheter utvecklar en ändamålsenlig arbetsfördelning när det gäller informationsinsamlingen och utbyter information i den

utsträckning som krävs. SIKÄ bör kunna ta initiativ till och organisera en sådan samordning av informationsinhämtningen mellan transportmyndigheterna.

3.1 Delbetänkandet och remissyttrandena

3.1.1 Delbetänkandet

I vårt delbetänkande (avsnitt 3.1 Myndigheten och dess uppgifter) föreslog vi att det till Transportinspektionens kärnverksamhet bland annat skulle höra frågor om:

- Marknadstillträde.
- Marknads- och konkurrensövervakning.
- Villkor för resenärer och köpare av godstransporttjänster.

I anslutning till detta föreslog vi också att Transportinspektionen inom sitt ansvarsområde skulle verka bland annat för en väl fungerande marknad för verksamhetsutövare och kunder inom de fyra trafikslagen. Vi konstaterade också att det i nuvarande myndighetsuppgifter finns en tyngdpunkt mot reglering, tillståndsgivning och tillsyn som avser trafiksystemets utformning och dem som är verksamma inom transportområdet. Marknads-, konkurrens- och konsumentövervakande uppgifter finns däremot endast i begränsad utsträckning.

Vi ansåg dock att det finns starka skäl för att Transportinspektionens verksamhet förstärks inom dessa områden för att en fortsatt öppning av transportmarknaden ska bli effektiv.

3.1.2 Remissinstansernas synpunkter

Konsumentverket har i sitt remissyttrande över vårt delbetänkande framhållit att tillsynen över allmänna avtalsvillkor mellan konsumenter och näringsidkare ligger på Konsumentverket och att det finns överenskommelser om allmänna villkor på tågområdet, färjetrafikområdet och flera andra områden som berör transporter. Konsumentverket anser att ett förslag som innebär överförande av konsumentskyddande tillsyn måste vara mer genomarbetat och avstyrker förslaget i avvaktan på en grundlig utredning av de föreslagna konsumentskyddande funktionerna i den nya myndigheten.

Konkurrensverket anger att man inte har några synpunkter på vilka uppgifter som ska föras över till den nya myndigheten.

Luffartsstyrelsen delar i sitt remissyttrande uppfattningen att marknads- och konkurrensövervakning behöver förstärkas för att möta framtida strukturförändringar på transportmarknaden. Branschföreningen *Tågoperatörerna* anser däremot att frågor om marknads-, konkurrens- och konsumentövervakning bör hanteras av andra befintliga myndigheter men att det är viktigt att inspektionsmyndigheten har till uppgift att främja utvecklingen inom transportsektorn och för detta ändamål följer utvecklingen inom sektorn.

3.2 Transportmyndigheternas nuvarande uppgifter inom området

3.2.1 Inledning

Som framgår av avsnitt 3.1 konstaterade vi i vårt delbetänkande att marknads-, konkurrens- och konsumentövervakande uppgifter nu endast finns representerade i nuvarande transportmyndigheters uppgifter i begränsad utsträckning. Det kan också konstateras att uppgifterna i dessa avseenden skiljer sig påtagligt mellan trafikgrenarna. I det följande lämnas en kort beskrivning av vilken verksamhet med anknytning till dessa frågor som bedrivs inom respektive trafikslag.

Ytterligare en utgångspunkt för våra överväganden i detta avsnitt är de bedömningar som vi redovisat i kapitel 2 och särskilt då det förhållandet att vi anser att frågor om likvärdiga konkurrensförutsättningar och villkor för marknadstillträde kommer att växa i betydelse över hela transportsektorn som följd av de strukturförändringar som väntas ske på transportmarknaden. Vår slutsats är att det bör finnas en beredskap hos Transportinspektionen att kunna ta sig an sådana uppgifter i växande grad. Eftersom marknads-, konkurrens- och konsumentfrågorna behandlades ytterst summariskt i vårt delbetänkande anser vi att det finns skäl att nu utveckla vår syn på vilka Transportinspektionens uppgifter bör vara inom detta område.

3.2.2 Järnväg

Järnvägsstyrelsen har som ett av sina verksamhetsmål att verka för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens och likvärdiga villkor. Flera av myndighetens uppgifter på området är en direkt följd av de EG-direktiv som ligger bakom järnvägslagstiftningen. Den europeiska järnvägspolitiken syftar främst till att stimulera transporter på järnväg och speciellt utveckla den internationella järnvägstrafiken. Järnvägsstyrelsens uppgifter inom området ska säkerställa att den svenska järnvägsmarknaden är effektiv. Tillsynen inom marknadsområdet är uppdelad i bantillträde, konkurrensbevakning, tvister och fastställelse av villkor samt ekonomisk särredovisning. Inom konkurrensområdet samarbetar Järnvägsstyrelsen med Konkurrensverket.

Bantillträde

Bantillträde regleras i järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1).

Järnvägsstyrelsens tillsynsområde bantillträde omfattar övervakning av att infrastrukturförvaltarna tillhandahåller infrastrukturkapacitet och att järnvägsanknutna tjänster tillhandahålls på det sätt som anges i järnvägslagen. Vidare övervakas att avgifter för kapacitetsutnyttjande och tjänster tas ut enligt lagen. Tillsynen är riskbaserad, dvs. resurserna sätts in där de påverkar mest. Händelser som påverkar marknadens funktionssätt i hög grad prioriteras framför företeelser som inte har betydelse för marknaden i stort.

Exempel på tillsyn är att Järnvägsstyrelsen kontrollerar att infrastrukturförvaltarnas järnvägsnätbeskrivningar följer gällande lagkrav och därmed medger ett effektivare utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen och ökade godstransporter på järnväg. I järnvägsnätbeskrivningen ska infrastrukturförvaltaren informera om sitt järnvägsnät och vad som gäller för det, bland annat hur man ansöker om infrastrukturkapacitet i form av tågläge.

Konkurrensbevakning

Vid Järnvägsstyrelsen finns en särskild järnvägsföretagsenhet som arbetar med konkurrensfrågor med stöd av nedanstående metoder:

- Allmän branschanalys.
- Kartläggning av ägarförhållanden för järnvägsföretag.
- Konkurrensbegränsande företeelser.
- Samarbete med Konkurrensverket.
- Branschanalys av järnvägsföretag.

Järnvägsstyrelsen upprättar årligen en branschanalys för att följa utvecklingen på järnvägsmarknaden och för att få en rimlig uppfattning om järnvägsföretagens förutsättningar. Detta görs i enlighet med åliggande för säkerhetsmyndigheter som följer av EG-direktiv. Branschanalysen består av en analys av branschstrukturen och en nyckeltalsanalys. Järnvägsföretagen har delats upp på delmarknaderna gods- och persontransporter. De järnvägsföretag som ingår i analysen har gods- respektive persontransporter som huvudnäring. Järnvägsstyrelsen har också påbörjat ett arbete med att kartlägga ägarförhållanden för järnvägsföretag.

Järnvägsföretag och andra aktörer kan vända sig till Järnvägsstyrelsen och anmäla konkurrensbegränsade företeelser som de iakttagit på järnvägsmarknaden. Järnvägsstyrelsen arbetar även aktivt och på eget initiativ med dessa frågor. Styrelsen har ett informationsutbyte med Konkurrensverket genom regelbundna träffar. Vidare sker också en löpande kontakt genom information om remissvar och aktuella ärenden.

Tvister och fastställelse av villkor

Infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag kan hänskjuta tvister om infrastrukturförvaltares beslut för prövning av Järnvägsstyrelsen. Det handlar exempelvis om prövning av om infrastrukturförvaltarens beslut i kapacitetstilldelningen, uttag av avgifter eller tillhandahållande av tjänster är förenliga med järnvägslagen. Det kan också gälla fastställelse av villkor i trafikeringsavtalen. Denna möjlighet har resulterat i ett antal vägledande beslut om framför allt Banverkets kapacitetstilldelning från Järnvägsstyrelsen.

Ekonomisk särredovisning

Syftet med den ekonomiska särredovisningen är att Järnvägsstyrelsen ska kunna följa hur den konkurrensutsatta marknaden för godstransporter på järnväg utvecklas och står sig i konkurrens med övriga transporter. Vidare ska man följa upp att offentligt stöd används i den verksamhet som det är avsett för. Järnvägsstyrelsen ska motverka s.k. ”korssubventionering”, dvs. att offentligt stöd påverkar konkurrenssituationen.

Järnvägsstyrelsen har med stöd av järnvägslagen utfärdat särskilda föreskrifter om redovisning av järnvägsverksamhet. Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om särredovisning av olika järnvägsverksamheter. Särredovisningen ska göra det möjligt att analysera information som hämtas från redovisningen i företaget. Den ska så nära som möjligt spegla olika verksamheter, som om de varit skilda från varandra, och ge möjlighet att synliggöra företagsinterna överföringar. Separat redovisning av järnvägsverksamhet sker genom upprättande av en särredovisningsrapport, som består av balansräkning och resultaträkning för särredovisad verksamhet.

3.2.3 Luftfart

Luftfartsstyrelsen ska enligt instruktionen följa luftfartsmarknadens utveckling och i samråd med Konkurrensverket övervaka att verksamheten fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv samt anmäla missförhållanden till Konkurrensverket. Luftfartsstyrelsens uppdrag i denna del genomförs bland annat genom utrednings-, analys-, statistik- och prognosverksamhet.

Luftfartsstyrelsen publicerar en årlig rapport om flygets utveckling under det gångna året. Luftfartsstyrelsen har också under 2008 publicerat en studie av flygmarknadens segment¹ och en rapport om uppföljning av slotkoordinering håller för närvarande på att färdigställas. Vidare har nya företagsformer på flygmarknaden behandlats i en rapport från år 2007.² I rapporten ingår utredning av tillståndsfrågan och klargörande av hur utvecklingen påverkar konkurrensen på marknaden. Andra exempel på marknadsbevak-

¹ *Vem konkurrerar med vem på flygmarknaden? En studie av flygmarknadens segment*, Luftfartsstyrelsen Rapport 2008:2

² *Nya företagsformer – Nya aktörer och strategier på flygmarknaden. En granskning av flygmarknadens nya företagsformer och strategier*. Luftfartsstyrelsen 2007:10.

ningsinsatser är kartläggningar av flygbolagssamarbetet i Sverige³ och utredningar om flygtrafiktjänsten.⁴ De uppgifter om planerat utbud på svenska flygplatser, som publiceras av Luftfartsstyrelsen en gång per månad, kan också ses som ett led i myndighetens marknadsbevakning.

Luftfartsstyrelsen hade i regleringsbrevet (N2006/10418) för budgetåret 2007 ett särskilt uppdrag att utreda och ge förslag till ett effektivt system för marknadsbevakning av luftfartsmarknaden. I uppdraget ingick bland annat att utreda vilka marknadsdata som är nödvändiga för en effektiv marknadsbevakning samt lämpliga metoder för insamling, bearbetning och distribution av marknadsinformation. Uppdraget har redovisats i rapporten *Luftfartsstyrelsens marknadsbevakning – Förslag till lämplig metod för insamling, bearbetning och distribution av marknadsinformation*, 2007-12-10.

3.2.4 Sjöfart

Sjöfartsverket har i likhet med övriga trafikverk ett s.k. sektorsansvar. Sjöfartsverket karaktäriserar sin sektorsroll med nyckelorden överblick, omvärldsbevakning, samverkan och påverkan. I sektorrollen ligger enligt Sjöfartsverket att nationellt och internationellt arbeta för att transport- och sjöfartspolitikerna utvecklas i linje med riksdagens och regeringens beslut. Detta innebär bland annat att Sjöfartsverket följer upp sjöfartssektorns utveckling i förhållande till det transportpolitiska målet, genomför och deltar i utredningar och informerar om sjöfartens villkor och möjligheter.

Sjöfartsverket har också enligt sin instruktion i uppgift att med stöd av Rederinnämnden årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter. Sjöfartsverket har vidare i uppgift att genom marknadskontroll eller på annat sätt säkerställa att fritidsbåtar på marknaden uppfyller kraven i lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar med tillhörande föreskrifter. Uppdrag som liknar det sistnämnda finns också inom andra trafikslag och hör till de uppgifter som Transportinspektionen föreslås överta.

Sjöfartsverket har alltså såväl generella som speciella uppdrag som har eller kan ges en inriktning mot marknadsbevakning och

³ *Flygbolagssamarbetet i Sverige*. Luftfartsstyrelsen 2005:8.

⁴ *Flygtrafiktjänst – bara i statens regi?* Luftfartsstyrelsen 2006:4 samt *Tillträde till infrastrukturen – en nödvändig förutsättning för konkurrens inom flygtrafiktjänsten*, Luftfartsstyrelsen 2007:08

bevakning av vissa konsumentfrågor. Dessa uppdrag har dock när det gäller marknadsbevakningen en mera näringspolitisk än konkurrenspolitisk utgångspunkt. I fråga om konsumentaspekterna är uppgifterna starkt avgränsade och gäller alltså inte sjöfartssektorn generellt.

3.2.5 Vägtransporter

Även Vägverket har ett sektorsansvar som kan inrymma insatser av skilda slag, även sådana som har med olika marknads-, konkurrens- och konsumentaspekter att göra. Sektorsuppgifterna består enligt Vägverket av att samverka och samordna insatser med berörda aktörer och att på ett offensivt och resultatorienterat sätt driva på utvecklingen av vägtransportsystemet. Det gör Vägverket bland annat genom att träffa överenskommelser, ge stöd, upphandla tjänster, tillhandahålla grunddata samt initiera forskning och utveckling. Ansvar för utvecklingen av kollektivtrafiken nämns särskilt som en del av sektorsansvaret.

Såväl Vägverket som SIKKA har också genom åren haft särskilda regeringsuppdrag att utreda eller följa konkurrenssituationen eller marknadsutvecklingen inom delar av vägtrafikområdet, bland annat med inriktning mot den svenska åkerinäringens konkurrenssituation och utvecklingen av marknaden för långväga busstrafik. I 6 kap. 17 § yrkestrafiklagen (1998:490) ställs också krav på att prövningsmyndigheten (länsstyrelserna, Vägverket, Tullverket) i sin tillsyn ska verka för bland annat att den yrkesmässiga trafiken bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

I likhet med vad som gäller inom sjöfartsområdet finns det dock ingen myndighet inom vägtransportområdet som har ett generellt och uttalat ansvar för att följa marknadsutvecklingen från konkurrens- eller konsument synpunkt.

3.3 Utredningens överväganden

Av beskrivningen ovan framgår att ansvaret och uppgifterna i fråga om marknadsövervakning skiljer sig avsevärt i omfattning och inriktning mellan de olika trafikgrenarna. Mest omfattande och tydligast definierat är det ansvar som Järnvägsstyrelsen har. Även Luftfartsstyrelsen har ett uttalat ansvar för marknadsbevakning

med tydliga konkurrenspolitiska förtecken, även om detta ansvar inte är lika väl preciserat och författningsreglerat som på järnvägsområdet. Även på sjöfartsområdet görs en systematisk marknadsbevakning som omfattar hela sektorn, men utgångspunkten är här mera näringspolitiskt än konkurrens- och konsumentpolitiskt betingad. På vägområdet, slutligen, kan man däremot knappast påstå att det förekommer någon systematisk marknadsbevakning. De insatser av detta slag som förekommer är mer punktvisa insatser inom ramen för Vägverkets sektorsuppdrag eller som resultat av särskilda regeringsuppdrag.

Trafikslagen har olika förutsättningar

Att transportmyndigheternas marknadsbevakning går olika långt i olika delar av transportsektorn är inte någon tillfällighet. Det beror i hög grad på att förutsättningarna inom de olika trafikgrenarna skiljer sig åt i olika avseenden. En viktig faktor är att det inom vissa trafikslag finns tydliga flaskhalsar som begränsar tillträdet till marknaden. Starkast gör sig detta gällande inom järnvägstrafiken, där spårkapaciteten men även tillgången till terminaler m.m. utgör en påtaglig begränsning inom i princip hela systemet. På luftfartsområdet gäller motsvarande begränsningar, framför allt i form av den flygplatskapacitet som finns tillgänglig. Även kapaciteten i luftrummet börjar dock bli ansträngd i områden med mycket flygtrafik. Inom sjöfarten kan det visserligen också finnas kapacitetsproblem i hamnar och vissa trånga farvatten, men problemen är inte av den arten att de medför några påtagliga inskränkningar i marknadstillträdet. Samma sak får anses gälla även för vägtrafiken i stort, även om exempelvis trängselskatten i Stockholm naturligtvis kan ses som en form av reglering av marknadstillträdet.

Ett annat förhållande som varierar mellan trafikslagen är om trafiken tidigare har bedrivits under monopol och förekomsten av dominerande marknadsaktörer, som kan ha vuxit fram i skyddet av sådana monopol eller på annat sätt. På järnvägsområdet finns ett mycket påtagligt sådant arv, som dessutom fortfarande delvis är i kraft genom SJ AB:s ensamrätt till viss trafik. Men även på luftfartsområdet finns en motsvarande historia av monopolverksamhet och en aktör, SAS, med en ganska dominerande ställning på den svenska marknaden. Vid en bolagisering av Luftfartsverket skulle dessutom en dominerande marknadsaktör tillkomma på infra-

struktursidan. Motsvarande samband finns inte lika tydligt på sjöfarts- och vägsidan, även om stora rederier och rederikonstellationer dominerar den transoceana trafiken och en stor del av den svenska marknaden för långväga godstransporter på väg genom olika bolag har kommit att kontrolleras av den tyska staten.

Utöver dessa skillnader mellan trafikgrenarna – som nog i hög grad kan förklara nuvarande variationer i marknadsbevakningsintensitet – finns naturligtvis många andra faktorer som påverkar behovet och förutsättningarna för marknadsbevakningsinsatser, exempelvis fördelningen mellan privat och yrkesmässig trafik, antalet marknadsaktörer och deras sammansättning i olika avseenden, fördelningen mellan inhemska och utländska aktörer, förekomsten av andra inträdesbarriärer än flaskhalsar i infrastrukturen etc.

Behov av marknadsbevakning av hela transportområdet

Genom att Transportinspektionen, i enlighet med de förslag vi tidigare lagt fram, kommer att överta Järnvägsstyrelsens och Luftfartsstyrelsens uppgifter inom området så kommer marknadsbevakningsuppgifter att ingå i inspektionens verksamhet. Det finns enligt vår uppfattning inget skäl att inte överföra dessa uppgifter i sin helhet. Frågan är därför i första hand om det finns anledning att vidga denna uppgift till Transportinspektionens hela verksamhetsområde. Förslagen om myndighetsuppgifter i delbetänkandet (jämför avsnitt 3.1) är formulerade så att de marknadsövervakande uppgifterna kan avse hela verksamhetsområdet utan inskränkningar. De bör alltså uppfattas så att vi anser att Transportinspektionen ska kunna genomföra denna typ av insatser inom hela transportområdet.

Vår uppfattning i denna del baseras på bedömningen att finns ett fortlöpande behov av marknadsbevakningsinsatser över hela transportområdet och att detta behov kommer att öka som en följd av pågående och förväntade omstruktureringar, såväl på transportmarknaden som sådan som i organisationen av den statliga regleringen av transportmarknaden. Exempel på förändringar som har betydelse i sammanhanget är den fortgående internationaliseringen av transportmarknaderna, som kan skärpa kraven på att följa upp att konkurrensen sker på de villkor som lagts fast för verksamheten. Vidare kan marknader för privata företag komma att öppnas när det gäller exempelvis förarprovning, fordonsbesiktning,

kontroller av transportföretag samt innehav och drift av infrastrukturanläggningar som flygplatser, vägar och järnvägar. Vi bedömer att sådana förändringar kan föranleda särskilda behov av att bevaka konkurrens- och tillträdesvillkoren på de nya marknaderna.

Vi anser således att det redan från början bör ingå i inspektionens uppgifter att bevaka frågor om marknadstillträde samt marknads- och konkurrensfrågor i övrigt inom hela transportområdet. Detta med hänsyn till att Transportinspektionen kommer att ha dessa uppgifter på järnvägsområdet och luftfartsområdet och att det förefaller vara rationellt att förena en övervakning av olika transportmarknaders funktionssätt med de tillsynsuppgifter i övrigt som Transportinspektionen föreslås få.

Konkurrensverkets möjligheter att med stöd av konkurrenslagen ingripa mot företag som missbrukar sin dominerande ställning på transportområdet är i praktiken mycket små. Detta eftersom hela transportmarknaden anses som relevant marknad i sammanhanget. En effektivare marknadsövervakning skulle i detta fall kunna åstadkommas om Transportinspektionen gavs möjlighet att ingripa med stöd av konkurrensrättsliga särregleringar. En sådan roll har t.ex. Post- och telestyrelsen (PTS) inom området för elektronisk kommunikation. Möjligheten att ge Transportinspektionen en mer aktiv marknadsövervakande roll på transportområdet eller inom vissa delar av transportmarknaden, liknande den som PTS har inom sitt verksamhetsområde, bör därför enligt vår mening övervägas. Detta bör kunna ske inom ramen för de uppdrag och utvecklingsinsatser som vi föreslår i detta kapitel.

Marknadsbevakningen kan ha olika form

Att det bör ingå i Transportinspektionens uppgifter att bevaka frågor om marknadstillträde samt marknads- och konkurrensfrågor i övrigt inom hela transportområdet innebär emellertid inte att verksamheten behöver ha samma form och omfattning över hela transportfältet. Vi föreställer oss således att verksamheten inom väg- och sjöfartsområdet åtminstone inledningsvis kan vara betydligt mindre formaliserad än inom t.ex. järnvägsområdet, där det finns en tydlig författningsreglering som styr insatserna. På de förstnämnda områdena kan det enligt vår bedömning vara tillräckligt att verksamheten återspeglaras i Transportinspektionens årsredovis-

ning eller om inspektionen annars finner det påkallat eller inom ramen för särskilda regeringsuppdrag. En mer formaliserad marknadsövervakning kan dock bli aktuell på begränsade delar av dessa områden, exempelvis vid en omreglering av fordonsbesiktningsmarknaden eller förarprovningen.

Att bevakningsinsatserna bör vara anpassade till de skiftande förutsättningar och behov som finns på olika delmarknader hindrar inte att det bör finnas betydande möjligheter till erfarenhetsöverföring mellan de olika verksamheter som sammanförs inom Transportinspektionen. Detta kan exempelvis gälla bevakningsmetoder, dokumentation av iakttagelser, rapporteringsrutiner etc. Vi anser att Transportinspektionen i myndighetens regleringsbrev bör ges i uppdrag att inleda ett utvecklingsarbete avseende sådana metoder och rutiner och att återrapportera resultaten i lämplig form.

Konsumentverket fortsatt huvudansvarig för konsumentfrågor

I vårt delbetänkande har vi även föreslagit att det skulle kunna vara en uppgift för Transportinspektionen att övervaka villkoren för resenärer och köpare av godstransporttjänster. Konsumentverket har, som tidigare framgått, i sitt remissyttrande över vårt delbetänkande framhållit att tillsynen över allmänna avtalsvillkor mellan konsumenter och näringsidkare är ett ansvar för Konsumentverket. Konsumentverket anser att ett förslag som innebär överföring av konsumentskyddande tillsyn måste vara mer genomarbetat. Verket avstyrker därför att Transportinspektionen ska ha i uppgift att övervaka villkoren för resenärer och köpare av godstransporttjänster i avvaktan på en grundlig utredning av förslaget. Vi har förståelse för Konsumentverkets synpunkter och beklagar att vår tidplan inte har medgett en mer utförlig behandling av frågan.

Vårt förslag tar emellertid inte sikte på att Transportinspektionen ska överta Konsumentverkets tillsynsansvar eller uppgifter i övrigt. De insatser från Transportinspektionens sida som föresvävat oss ska således i första hand ses som en del av en allmän marknadsbevakning. På samma sätt som i fråga om konkurrensfrågor och marknadstillträde bedömer vi att det kan vara rationellt att förena en bevakning av olika transportmarknaders funktionssätt från konsumentens synpunkt med de tillsynsuppgifter i övrigt som Transportinspektionen föreslås få. Vi bedömer att en sådan bevakning i huvudsak skulle kunna ha den

mindre formaliserade form som beskrivits ovan. Samtidigt ska naturligtvis dubbelarbete och överlappningar i ansvar i förhållande till bland annat Konsumentverket undvikas.

Det är alltså inte frågan om att Transportinspektionen på detta område ska kunna träffa egna överenskommelser med transportföretagen på det sätt som Konsumentverket gör eller att på annat sätt ha mandat att ingripa på marknaden. Transportinspektionens uppgift bör i stället vara att följa utvecklingen på marknaden med utgångspunkt i de bestämmelser om passagerarnas och gods-transportkunders rättigheter som finns i regelverken på sjöfarts-, luftfarts- och järnvägsområdet och genom lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. En sådan bevakning bör givetvis ske i samverkan med Konsumentverket och kunna utmynna i att Transportinspektionen redovisar sina iakttagelser för Konsumentverket eller – om så är påkallat – för regeringen. Vi ser i denna del också en klar koppling till att villkoren för resenärer och köpare av godstransporttjänster i allt högre utsträckning måste utformas inom ramen för EU och andra internationella regelverk.

Som exempel på en tänkbar uppgift för Transportinspektionen kan vidare nämnas att det i förarbetena (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:3089) till lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. har angetts att bestämmelserna inte bör vara straffsanktionerade och att det därför inte heller bör kopplas några tillsynsregler till bestämmelserna. Däremot ansåg regeringen att en lämplig myndighet borde ges i uppdrag att inom ett par år efter lagens ikraftträdande göra en översyn av hur lagen efterföljs och i vad mån den har haft en positiv inverkan på resenärernas situation samt för det fall det bedöms erforderligt lämna förslag på hur lagen bör kompletteras. Detta skulle enligt vår bedömning kunna vara en uppgift för Transportinspektionen.

Rollfördelning och samverkansformer bör belysas närmare

Vår bedömning är alltså fortsatt att Transportinspektionen bör ha i uppgift att bevaka utvecklingen på transportmarknaden och att denna bevakning bör avse såväl konkurrens- som konsumentintressen. Det är dock angeläget att rollfördelningen och samverkansformerna i förhållande till såväl Konkurrensverket som Konsumentverket belyses ytterligare. Vi föreslår därför att Transportinspektionen ska få i uppdrag att i samråd med Konkurrensverket

och Konsumentverket närmare utreda hur Transportinspektionens marknadsbevakning bör utformas för att myndigheternas samlade insatser ska bli så effektiva och verkningsfulla som möjligt.

Vi vill avslutningsvis framhålla att det finns skäl att skilja på den marknadsbevakning utifrån ett konkurrens- och konsumentperspektiv som enligt våra förslag bör ingå i Transportinspektionens uppgifter och de mer generella sektorsinsatser och näringspolitiskt motiverade bevakningsuppgifter som vissa trafikverk har i dag. Dessa senare uppgifter bör enligt vår mening inte ingå i Transportinspektionens ansvar.

Samtidigt ser vi en risk för att dessa olika bevakningsuppgifter kan överlappa varandra, exempelvis när det gäller den informationsinsamling om förhållandena i transportsektorn som är nödvändig. För att undvika dubbelarbete och onödig belastning på uppgiftslämnare med flera är det därför angeläget att Transportinspektionen och övriga berörda transportmyndigheter tillsammans utvecklar en ändamålsenlig arbetsfördelning i dessa avseenden och utbyter information i den utsträckning som krävs. Enligt vår mening skulle SIKA, med hänsyn till myndighetens övriga uppgifter inom området, lämpligen kunna initiera och organisera en sådan samordning av informationsinsamlingen mellan transportmyndigheterna.

4 Kontroll av vägtransporter och vägtrafik

Förslag: Transportinspektionen ska ha ett övergripande ansvar för kontrollen av vägtransporter och vägtrafik. Transportinspektionen ska i samverkan med övriga berörda myndigheter ansvara för att utveckla en samordnad svensk kontrollstrategi för vägtransporter och vägtrafik. Denna kontrollstrategi ska omfatta samtliga kontrollområden för nyttotrafiken på väg och baseras på ett heltäckande riskvärderingssystem.

Transportinspektionen övertar från och med den 1 januari 2010 Polisens ansvar för kontrollen av kör- och vilotider hos företag. Från samma tidpunkt övertar Transportinspektionen Arbetsmiljöverkets uppgifter när det gäller normgivning, tillsyn m.m. inom ramen för lagstiftningen om vägarbetstider samt lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget. Även tillsynen och eventuella andra bemyndiganden inom ramen för den reglering av kör- och vilotiderna vid internationell järnvägstrafik, som regeringen nyligen föreslagit, hänförs till Transportinspektionens ansvarsområde.

Polisen ska även fortsättningsvis svara för kontrollen på väg.

Kontrollerna av kör- och vilotiderna inom nyttotrafiken ska successivt utökas, mätt i kontrollerade arbetsdagar, så att kraven i EU:s s.k. kontrolldirektiv uppfylls. De ska tills vidare fördelas lika mellan kontroll på väg och kontroll hos företag. Under den uppbyggnadsfas som krävs för att möta de ökade kraven på kontroll av kör- och vilotider ska företagskontrollerna inriktas främst på hur företagen följer reglerna. Vägkontrollerna ska i första hand inriktas mot hur förarna följer reglerna.

Ett avgiftsbaserat sanktionssystem, riktat mot företags överträdelser av kör- och vilotidsreglerna, ska införas från den 1 januari 2010 och ersätta motsvarande straffsanktion. Nuvarande

sanktionssystem med böter ska tills vidare behållas vid överträdelser, begångna av förare.

Kontrollen av hur företagen följer kör- och vilotidsreglerna och bestämmelserna i vägarbetstidslagen, samt den normgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamhet i övrigt inom området som Transportinspektionen svarar för, ska finansieras med avgifter från och med den 1 januari 2010.

Företag som innehar tunga lastbilar, tunga släp eller bussar, men inte behöver trafiktillstånd för sin verksamhet, ska anmäla fordonet för registrering i Trafikregistret.

Vägverket får i uppdrag att i samverkan med Rikspolisstyrelsen förbereda införandet av en ny organisation för kontrollen av kör- och vilotiderna i företag. Vägverkets uppdrag övertas av Transportinspektionen från den 1 januari 2009.

Rikspolisstyrelsen får i uppdrag att föreslå hur en ökad likformighet ska åstadkommas i kontrollen på väg i olika delar av landet samt hur bilinspektörernas befogenheter kan utökas för ett effektivare utnyttjande av befintliga kontrollresurser.

Skatteverkets övergripande ansvar för överlastavgifter överförs till Transportinspektionen från och med den 1 januari 2009.

Bedömning: Möjligheterna att från den 1 januari 2010 införa en obligatorisk årlig självdeklaration av företags efterlevnad av kör- och vilotiderna och bestämmelserna i vägarbetstidslagen bör utredas. Vidare bör möjligheten att genom auktorisation eller förordnande anlita privata företag för kontroll hos företag utredas.

De sanktioner som utgår i Sverige vid överträdelser av kör- och vilotiderna framstår vid en internationell jämförelse som låga. Sanktionssystemet bör därför ses över för att uppnå en större överensstämmelse med vad som gäller i länder, som är jämförbara med Sverige, samt för att öka sanktionernas verkan på den växande internationella vägtrafiken.

Olika mätningar visar att de tunga fordonens tekniska tillstånd har betydande brister. Ett verkkningsfullt sätt att komma till rätta med den bristfälliga fordonstekniska statusen, vore att minska tidsintervallen i de obligatoriska kontrollbesiktningarna för tunga fordon eller att basera intervallen på körsträcka i stället för kalendertid. En sådan förändring bör övervägas, men ett slutligt ställningstagande måste underbyggas med bättre under-

lag i form av de kostnader och vinster för företag och samhälle som en sådan förändring skulle ge upphov till.

Vid en öppning av besiktningmarknaden fordras att nödvändiga föreskrifter utvecklas och att det kan byggas upp tillräcklig kompetens hos tillsynsmyndigheterna. Transportinspektionen bör vara behörig myndighet för dessa frågor. Det kommer att ställa stora krav på Transportinspektionen när det gäller att utveckla nya föreskrifter och etablera en fungerande tillsynsorganisation. Vid en öppning av besiktningmarknaden bör tillgången till aktuell och tillförlitlig statistik över besiktningresultaten säkerställas.

4.1 Delbetänkandet och remissyttrandena

4.1.1 Delbetänkandet

Frågor om kontroll av vägtransporter och vägtrafik behandlades i delbetänkandet, avsnitt 4.5.3 samt i en särskild bilaga till betänkandet (Bilaga 15).

Utredningens överväganden utmynnade i förslag om att Vägverkets ansvar för normgivning och tillstånd m.m. i fråga om kontroll av kör- och vilotider samt flygande inspektion och annan kontroll på väg skulle föras över till Transportinspektionen från den 1 januari 2009.

Frågan om hur kontrollen av arbetstider, företag, förare och fordon inom yrkestrafiken i stort bör organiseras och finansieras och hur olika uppgifter ska fördelas mellan myndigheterna bedömdes vara lämpligast att pröva i ett sammanhang i samband med att Vägverket och Polisen avrapporterar regeringsuppdraget att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna. Det framhölls vidare att det i en sådan prövning också ingår att föreslå hur Sverige ska möta de åtaganden som gjorts inom EU om en stegvis utökning av kontrollen av kör- och vilotider under tiden fram till åren 2010/2012. Förutom de frågor som omfattas av Vägverkets och Polisens regeringsuppdrag angav vi i delbetänkandet att vi även avsåg att behandla den reglering och tillsyn som sker genom Arbetsmiljöverket med stöd av vägarbetstidslagen. Vi återkommer därför nu till dessa frågor.

4.1.2 Remissinstansernas synpunkter

Arbetsmiljöverket (AV) föreslår att Transportinspektionen övertar tillsynen enligt vägarbetsstidslagen. Detta skulle medföra att färre myndigheter blir involverade i tillsynen av mobila arbetstagare, vilket enligt AV är i linje med regeringens handlingsplan för regel-förenkling. Om utredningen kommer fram till att ansvaret inte bör överföras bör en avgiftsfinansiering av verksamheten övervägas enligt AV.

Vägtrafikinspektionen ställer sig bakom utredarens förslag om normgivning och tillstånd i fråga om kontroll av kör- och vilotider m.m. Inspektionen anser att den tillsyn enligt vägarbetsstidslagen som i dag utövas av Arbetsmiljöverket bör föras över till Transportinspektionen. Detsamma gäller Polisens ansvar för företagskontroller av kör- och vilotider.

Sveriges Åkeriföretag anser att det leder till problem om kontrollverksamheten avseende arbetstider delas upp på flera myndigheter. Ansvaret för både kontrollen av kör- och vilotider och enligt vägarbetsstidslagen bör därför enligt Sveriges Åkeriföretag överföras till Transportinspektionen. Sveriges Åkeriföretag ställer sig mycket kritiskt till förslaget att avgiftsfinansiera bland annat kontrollen av kör- och vilotider.

Rikspolisstyrelsen framhåller att avregleringen av bilprovningsverksamheten har avgörande betydelse för Polisens framtida kontrollverksamhet. Vidare påpekas att den automatiska trafikkontrollen, ATK, inte nämns i delbetänkandet och att verksamheten bygger på god samverkan mellan Vägverket som huvudman och Polisen som ansvarig för den operativa verksamheten. Rikspolisstyrelsen anser vidare att det är önskvärt att kraven på ett s.k. riskvärderingssystem för kontroll av vägtransport behandlas i slutbetänkandet.

Sveriges Fartygsbefälsförening anser att det finns all anledning att utredningen beaktar såväl normgivning som tillsyn och tillståndsgivning beträffande ombordanställdas arbetsmiljö. Arbetsmiljöarbetet har i dag en undanskymd roll i Sjöfartsinspektionens organisation. Föreningen hemställer därför att den nya myndigheten prioriterar och utökar sina kontroller av vilotiderna tillsammans med Kustbevakningen på såväl svenska som utländska fartyg. Föreningen anser också att det bör övervägas om ansvaret för arbetsmiljöarbetet ombord på fartyg bör läggas på Arbetsmiljöverket.

Bilprovningen framhåller att det är viktigt att man vid val av organisation för flygande inspektion och kontroll av kör- och vilotider beaktar grundkravet att det inte blir tal om tillsyn över egen verksamhet. Bilprovningen anser också att Sverige, som medlem av EU, måste följa EU-gemensamma krav på omfattning och dessutom är skyldig att rapportera om Sveriges erfarenheter från denna kontrollverksamhet till kommissionen.

Bilprovningen pekar vidare på att det för närvarande drivs två stora förändringsarbeten – nya ramdirektiv och omregleringen av besiktningsverksamheten. Det är arbeten som kräver mängder med resurser från såväl departement som avdelningar/grupper som berörs av bildandet av Transportinspektionen. Bilprovningen ser framför sig stora problem med att mobilisera den mängd resurser till Transportinspektionen, som kommer att krävas för att resultatet av kommande förändringsarbete ska uppfylla rätt kvalitetsnivå. För registrerings- och lämplighetsbesiktning saknas myndighetsföreskrifter för kontrollens omfattning, kontrollmetoder etc. Sådana behövs redan i en monopolsituation och är oundgängliga på en omreglerad marknad. En ny besiktningsmetod för s.k. enskilt godkännande enligt det nya ramdirektivet är vidare en stor förändring som måste detaljregleras.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att överlastavgifter visserligen har en koppling till yrkestrafikfrågor men att mycket talar för att Skatteverket bör handlägga dessa uppgifter.

4.2 Utgångspunkter

Nuvarande organisation av kontrollen av arbetstider och fordon på väg och hos företag har vi beskrivit relativt utförligt i vårt delbetänkande med tillhörande bilagor. I detta sammanhang diskuterade vi också översiktligt olika utvecklings- och organisationsalternativ, främst med avseende på de myndighetsuppgifter som föranleds av EG-förordningen om kör- och vilotider, fordonsförordningen och vägarbetsstidslagen. Det finns därför ingen anledning att återupprepa denna beskrivning här.

Däremot kan det finnas skäl att, som en utgångspunkt för våra egna överväganden i detta avsnitt, referera de problembeskrivningar och ställningstaganden som gjorts i tidigare eller pågående utredningar m.m. som har stark beröring med de frågor vi nu tar upp till närmare behandling. Det gäller främst den utredning om kontroll-

systemet på väg som Vägverket och Rikspolisstyrelsen för närvarande genomför på regeringens uppdrag, förarbetena till vägarbets-tidslagen, en översyn av fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige som McKinsey & Company genomfört på Näringsdepartementets uppdrag samt vissa promemorior om nuvarande och planerad lagstiftning inom arbetstidsområdet, som upprättats inom myndigheterna och Regeringskansliet.

Det kan finnas skäl att påpeka att vi här endast behandlar nyttotrafiken på väg. När det gäller kontrollen av övrig vägtrafik innebär våra förslag i delbetänkandet att Vägverkets nuvarande uppgifter i fråga om normgivning m.m. övertas av Transportinspektionen. Vi har inte behandlat automatisk trafik kontroll, ATK, eftersom vi har bedömt att hastighetsövervakningen även fortsättningsvis bör vara en fråga för Polisen, eventuellt i samarbete med vägghållaren. Transportinspektionen berörs inte annat än vad som följer av de övergripande uppgifter som inspektionen föreslås få.

4.3 Vägverkets och Polisens utredning om kontroll av nyttotrafik på väg

Regeringen gav i juni 2007 Vägverket i uppdrag att i samråd med Rikspolisstyrelsen se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. (N2007/5530/TR). I uppdraget ingår att utreda funktionalitet och efterlevnad av kör- och vilotidsreglerna vid gods- och persontransporter på väg. Vidare ska förslag lämnas till hur kontrollen av nyttotrafiken på väg, särskilt kontrollen av kör- och vilotidsreglerna, kan förbättras och effektiviseras. Vägverket och Rikspolisstyrelsen ska även se över resursbehovet för kontrollverksamheten samt lämna förslag till en långsiktig finansiering av verksamheten. I uppdraget ingår också att redogöra för hur förslagen överensstämmer med EG-rätten. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 2 maj 2008.

Eftersom Vägverkets och Polisens uppdrag löper parallellt med vår egen utredning och ska avrapporteras samtidigt med vårt huvudbetänkande har det varit nödvändigt att hålla nära kontakt mellan utredningarna. Målsättningen har varit att koordinera förslagen på de områden där uppdragen överlappar varandra. Med hänsyn till omfattningen av vårt eget uppdrag har vi också valt att i hög grad förlita oss på Vägverkets och Polisens utredning när det gäller att skaffa fram det beslutsunderlag som behövs för våra ställnings-

taganden till hur kontrollen av kör- och vilotidsreglerna på väg bör ordnas.

Vägverkets och Polisens utredning kommer att redovisas i rapporten *Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad säkerhet inom nyttotrafiken på väg*¹ och för en mera ingående beskrivning av utgångspunkterna och förutsättningarna för våra förslag hänvisar vi till denna utredning. I Vägverkets och Polisens uppdrag ingår också att lämna förslag om de författningsförändringar som följer av förslagen och även i denna del hänvisar vi till denna utredning.

4.3.1 Utgångspunkter för översynen

Vägverkets och Polisens uppdrag omfattar nyttotrafiken på väg. Som en del av bakgrundsbeskrivningen redovisas nyttotrafikens omfattning och struktur. Särskild vikt läggs vid fördelningen mellan tillståndspliktig trafik (yrkesmässig trafik) och övrig nyttotrafik som är av betydelse för möjligheterna att utveckla kontrollsystemet.

Som en del av utredningen har också mätningar gjorts av hur nyttotrafiken för närvarande lever upp till de regelverk som finns. Enligt Vägverket och Polisen är resultaten nedslående i vissa avseenden. Det gäller främst hur kör- och vilotidsreglerna, hastighetsbestämmelserna samt reglerna för fordonens tekniska tillstånd uppfylls. Även statistik från de årliga kontrollbesiktningarna bekräftar bilden av betydande brister inom nyttotrafiken.

Vidare beskrivs det nuvarande svenska kontrollsystemet för nyttotrafik som omfattar kontroller på väg och hos företag, kontroll i hall (fordonsbesiktning) samt tillsynsverksamhet. Kontrollverksamheten på väg utförs av polis och bilinspektörer, anställda vid landets 21 polismyndigheter. Vid dessa kontroller granskas förare, företag, fordon och last. Polisen svarar även för kontroll i företag av kör- och vilotider. Till kontrollsystemet för vägtrafiken kan även räknas den fordonsbesiktning i hall som sker genom främst AB Svensk Bilprovning.

Ytterligare en viktig utgångspunkt är de åtaganden om kontroll av nyttotrafiken som Sverige och övriga medlemsstaten gjort inom Europeiska unionen. Genom det s.k. kontroldirektivet 2006/22/EG har EU framhållit behovet av att effektivisera kontrollen av förarens kör- och vilotider och EU-kommissionen har med stöd av

¹ I Vägverkets och Rikspolisstyrelsens utredning har också AB Svensk Bilprovning medverkat.

kontrolldirektivet beslutat om en procentuell uppräknig av antalet arbetsdagar som ska kontrolleras enligt kör- och vilotidsförordningen.

Utifrån de i dag liggande regelförslagen till EU-förordningar om tillträde till marknaden och yrket, som går under namnet ”vägtransportpaketet”, framgår vidare att stor vikt läggs vid nationella kontaktpunkter för utbyte av information om regelöverträdelser mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter. I förslagen ingår även att skapa elektroniska register för att hantera detta informationsutbyte. Införandet av riskvärderingssystem som möjliggör ett arbetssätt, där insatser riktas mot de företag som man erfarenhetsmässigt vet har en låg regelefterlevnad, förväntas ge en effektivare kontrollverksamhet samt bidra till att företag som följer reglerna behöver kontrolleras i mindre omfattning.

Den 11 april 2007 trädde EG-förordningen om kör- och vilotider (Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006) i kraft i samtliga medlemsstater inom Europeiska unionen. Förordningen ersatte Rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Syftet är att förenkla, förtydliga och anpassa reglerna till nuvarande förhållanden.

Sedan den 1 maj 2006 ska varje medlemsstat ha organiserat kontrollerna på ett sådant sätt att en procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av Europarådets och parlamentets förordning (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85 kontrolleras. Denna procentandel ska vara minst två procent från och med den 1 januari 2008 och ska ökas till minst tre procent från och med den 1 januari 2010. Från och med den 1 januari 2012 får kommissionen under vissa förutsättningar öka denna lägsta procentandel till fyra procent.

Tidigare skulle minst 15 procent av det sammanlagda antalet arbetsdagar som kontrollerades genomföras vid kontroll på väg och minst 30 procent vid kontroll i företagens lokaler. Från och med den 1 januari 2008 ska minst 30 procent av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 procent i företagens lokaler.

4.3.2 Konsekvenser av ökade kontrollkrav

I Vägverkets och Polisens utredning har en analys gjorts av konsekvensen av att andelen kontrollerade arbetsdagar på några års sikt behöver öka från en till tre eller fyra procent. Analysen omfattar även ett antal scenarier med olika kontrollstrategier som grund

samt en beräkning av resursbehoven. Analysen omfattar även en översiktlig analys av konsekvenserna för rättssystemet.

Sveriges åtagande under år 2008 beräknas motsvara 686 000 kontrollerade arbetsdagar med följande fördelning; minst 206 000 på väg, minst 343 000 hos företag samt 137 000 som fritt kan fördelas mellan väg- och företagskontroller. Om den valfria delen läggs på vägkontroller uppgår dessa till 343 000 arbetsdagar, vilket ungefär motsvarar dagens kontrollkapacitet. Detta innebär samtidigt att det återstår att kontrollera 343 000 arbetsdagar hos företagen. Dagens kontrollvolym i företag ligger på 95 000 arbetsdagar, vilket innebär att det ställs krav på en ökning med närmare 250 000. Med dagens produktionskapacitet vid företagsbesök beräknas det kräva en arbetsinsats motsvarande ytterligare 115 årsarbetskrafter och en ökad kostnad på cirka 75 miljoner kronor.

I Vägverkets och Polisens utredning har tre scenarier för utvecklingen under perioden 2009–2012 analyserats. I samtliga scenarier har vinsterna med digitala färdskrivare beräknats komma verksamheten tillgodo i växande utsträckning och medföra att allt fler arbetsdagar kan kontrolleras vid samma resursinsats. Scenarierna visar att kraven på utökade kontroller av kör- och vilotider trots det för med sig att det fordras ökade resursinsatser både vid kontroll på väg och hos företag.

4.3.3 Förändringar av kontrollsystemet

Vägverkets och Polisens utredning innehåller en rad förslag till förändringar och effektiviseringar av kontrollsystemet i stort. Utöver vad som redovisats ovan har utgångspunkter för förslagen bland annat varit att Transportinspektionen inrättas från och med den 1 januari 2009 samt att marknaden för periodisk kontrollbesiktning av fordon kan komma att öppnas upp för fler aktörer än AB Svensk Bilprovning.

I samband med kontroll på väg genomförs i dag normalt flera kontrollmoment, såsom kontroll av körkort, last, alkohol och droger, tillstånd och fordonens tekniska funktion. Kontroll av kör- och vilotider är alltså bara ett av flera kontrollområden, av vilka den tekniska kontrollen utgör den mest tidskrävande insatsen. Vid kontroll av kör- och vilotider beräknas införandet av digitala färdskrivaren komma att väsentligt bidra till en ökad kvalitets- och kapacitetshöjning i verksamheten. Samtidigt ökar emellertid kravet på antalet kontrollerade arbetsdagar i sådan grad att Polisens nuva-

rande resurser enligt utredningen inte kommer att räcka till för både kontroller på väg och i företag.

I utredningen föreslås att Polisens uppgift att utföra kör- och vilotidskontroller hos företagen överförs till Transportinspektionen. Förslaget har flera motiv, men en effekt blir att ytterligare resurser frigörs för Polisens vägkontroller. För att komplettera Polisens flygande inspektion på väg och med utgångspunkt i resultatet från den årliga kontrollbesiktningen samt den tillståndsmätning som genomförts inom ramen för uppdraget, föreslås vidare att en förenklad kontrollbesiktning i hall ska införas som komplement till nuvarande kontrollbesiktning för tunga lastbilar, släp och bussar.

Kontrollsystemet för nyttotrafiken på väg i Sverige bör enligt Vägverket och Polisen utformas för att stödja flera lagstiftningsområden. Förutom trafiklagstiftningen bedöms ekonomisk lagstiftning, social lagstiftning och arbetsmiljölagstiftning vara centrala i sammanhanget.

Verksamheten ska avse kontroll av att reglerna efterlevs för alla relevanta delar inom dessa områden och omfatta följande kontroller av fordon, förare, last och företag:

- Längs vägen (samtliga kontrollområden).
- I hall (fordons tekniska status).
- I företagens lokaler (kör- och vilotider).
- Hos den kontrollerande myndigheten (kör- och vilotider).

Till kontrollsystemet bör även räknas den periodiska kontroll av färdskrivare och taxametrar som utförs av särskilda verkstäder som ackrediterats för uppgiften av SWEDAC.

4.3.4 Nationell kontrollstrategi

I rapporten lämnas förslag till en gemensam nationell kontrollstrategi med inriktning på nyttotrafik som omfattar samtliga kontrollerande myndigheter i landet. Strategin ska styra vad som ska kontrolleras och var, när, hur och av vem som kontrollinsatserna ska ske.

Strategin bygger på fyra grundelement:

- Riktade kontroller.
- Slumpmässiga kontroller.
- Periodiskt återkommande kontroller.
- Statistiska säkerställda kontroller.

Vidare föreslås att insatserna koncentreras till företag där det mot bakgrund av ett riskvärderingssystem finns anledning att misstänka regelbrott, s.k. riktade kontroller. Slumpmässiga kontroller (stickprov) genomförs i allmänpreventivt syfte och omfattar samtliga företag. Basen i kontrollverksamheten utgörs av periodiskt återkommande kontroller för samtliga företag och avser fordonens tekniska status och företagens kör- och vilotider. Vidare bör återkommande statistiska kontrollmätningar (tillståndsmätningar) genomföras för att följa utvecklingen av regelefterlevnaden inom vägtrafiken. En strategi uppbyggd på detta sätt bedöms kunna möjliggöra en effektiv kontrollverksamhet till rimliga resursinsatser.

Den föreslagna strategin förutsätter ett underrättelsebaserat arbetssätt med effektiva samverkansformer mellan kontrollerande myndigheter inom olika kontrollområden. För att få information om företagens regelefterlevnad eller varierande benägenhet att bryta mot gällande regler införs ett riskvärderingssystem. Systemet ska värdera risken för eller sannolikheten av att ett företag inte följer gällande regelverk inom relevanta kontrollområden.

Riskvärderingssystemet byggs upp successivt och inledningsvis med inriktning på kör- och vilotider i enlighet med Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/22/EG, övriga trafikförseelser och fordonens tekniska status. Tanken är att systemet efterhand ska utvidgas med inriktning på skatter, arbetsmarknad m.m. På sikt är det enligt Vägverket och Polisen önskvärt att även Polisens spanings- och belastningsregister kan kopplas till systemet.

Riskvärderingssystemet är vägledande och syftar till att förbättra och effektivisera kontrollarbetet. Enligt EG:s kontrolldirek-

tiv ska företag med en hög riskvärdering kontrolleras oftare och mer ingående. Då riskvärderingssystemet inte bara identifierar företag med stor risk att bryta mot gällande bestämmelser utan även företag med hög regelefterlevnad, föreslår Vägverket och Polisen att ett bonussystem införs som riktar sig till företag som uppvisar hög regelefterlevnad. Förslaget är att bonussystemets utformning och innehåll utreds efter införandet av riskvärderingssystemet.

För att kravet på riskvärdering, inte minst vid kontroll av kör- och vilotider, ska kunna tillämpas krävs att fordon, förare och företag kan kopplas samman i ett register. För stora delar av nyttotrafiken är denna koppling inte möjlig i dag, vilket försvårar kontrollverksamheten avsevärt och omöjliggör ett väl fungerande riskvärderingssystem. För att upprätta ett riskvärderingssystem för transporter enligt EU:s krav gör Vägverket och Polisen därför bedömningen att vägtrafikregistret måste utvecklas. Alla de företag som är aktuella att bedöma i ett riskvärderingssystem går nämligen inte att särskilja i vägtrafikregistret för närvarande.

Transportinspektionen föreslås få ett övergripande strategiskt ansvar för kontroller av nyttotrafiken. När det gäller genomförande föreslås Polisen svara för kontroll på väg, medan Transportinspektionen har ett övergripande ansvar för kontroll i hall och hos företag. I Transportinspektionens övergripande ansvar föreslås också ingå att i samverkan med övriga kontrollerande myndigheter årligen uppdatera en treårig rullande nationell kontrollstrategi. Transportinspektionen föreslås även svara för det svenska riskvärderingssystemet samt registerhållningen. Kontrollerna föreslås få formen av periodisk kontrolldeklaration, stickprovskontroller samt riktade (riskvärderad) kontrollinsatser.

Periodisk kontrolldeklaration innebär att samtliga företag, på uppmaning av den kontrollerande myndigheten, årligen inger en självdeklaration eller ett intyg om egenkontrollerade kör- och vilotider. Myndigheten meddelar vilka slumpvis utvalda arbetsdagar som företaget ska kontrollera, varefter företaget intygar att kontrollerna genomförts samt redovisar utfallet av dessa. Urvalet ska minst omfatta arbetsdagar för en sammanhängande fyra-veckorsperiod. Efter inlämnad deklaration sker därefter slumpvisa stickprovskontroller för att kontrollera om lämnade deklarerationer stämmer. Riktade kontrollinsatser grundas på riskvärderingssystemet, varigenom företag med hög riskvärdering kontrolleras oftare än företag med låg värdering.

Andelen kontrollerade arbetsdagar vid företagsbesök föreslås att fram till och med 2011 uppgå till 50 procent av de i Sverige sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar. Det tillkommande resursbehovet för dessa kontroller beräknas under perioden uppgå till 75–150 miljoner kronor per år. För att klara EU:s krav på antalet kontrollerade arbetsdagar föreslås att förenklade kontroller tillåts under en övergångsperiod. Vad som avses är en förenkling av de moment som ska ingå i kontrollen hos företag, vilka framgår av bilaga 1 till kontrolldirektivet.

Fram till dess att Transportinspektionen har bildats och är fullt operativ föreslås Rikspolisstyrelsen i samverkan med Vägverket organisera och bemanna de enligt EG-direktivet anmodade företagskontrollerna av kör- och vilotider. För att på kort sikt klara kontrollbehovet bör personal och organisationer ackrediteras och snabbutbildas. Detta arbete bör startas redan under 2008. Vägverkets och Polisens utredning innehåller också förslag om en stegvis utvecklingen av företagskontrollerna och riktlinjer för samordnade myndighetskontroller.

4.3.5 Sanktions- och bonussystem

Vid kontroll på väg föreslår Vägverket och Polisen att kontrollerna i första hand inriktas på hur förarna följer regelverket. Om det vid kontrollen finns felaktigheter föreslås sanktionen för föraren vara böter på samma sätt som gäller i dag. Om det vid kontroll på väg finns anledning att anta att företaget har del i bristerna och det blir aktuellt med sanktion mot företaget föreslås påföljden bli i form av en avgift.

Vid kontroll hos företag föreslås kontrollen i första hand rikta sig mot företagets efterlevnad av reglerna. Om felaktigheter upptäcks föreslås att avgifter ska användas som sanktion i normalfallet och att brister inte ska leda till någon påföljd för föraren. Om någon förare förekommer mer frekvent eller om överträdelsen är allvarlig, föreslås dock böter som påföljd även om bristerna konstateras i samband med företagsbesök.

Vid kontrollbesiktning i hall föreslås ingen annan påföljd vid brister än vad som tillämpas i dag.

4.3.6 Finansiering

Statens finansiering av kontrollverksamheten föreslås ske genom anslag och avgifter enligt nedanstående modell:

- Polisens verksamhet vid kontroll på väg finansieras som nu genom skattefinansierat anslag.
- Periodisk besiktning i hall finansieras som nu genom avgifter.
- Företagskontroller finansieras genom avgifter (i dag anslagsfinansierad verksamhet).
- Samordnade myndighetskontroller finansieras i enlighet med hur verksamheten vid berörd myndighet finansieras och i proportion till insatserna.

Därutöver föreslås att:

- Polisens brottsutredningar finansieras som i dag genom skattefinansierat anslag.
- Registerverksamheten finansieras genom en registeravgift.

Kontrollverksamheten hos företag ska alltså till skillnad från nu finansieras genom avgifter som tas ut av företagen. Finansiering av den årliga kontrollen, baserad på självdeklaration, föreslås ske solidariskt genom en årlig avgift på berörda företag. Beräkningsgrunden kan vara antal producerade arbetsdagar eller företagets storlek i termer som omsättning, antal fordon i yrkestrafik, antal anställda etc. Avgiften ska tas ut enligt självkostnadsprincipen och avgiftsintäkterna disponeras av Transportinspektionen.

Kostnaden för riktade kontroller föreslås bli finansierade genom en kontrollavgift som tas ut av de företag som kontrolleras. Avgiftens storlek ska motsvara den faktiska kostnaden för genomförd kontroll. Vid upprepade kontroller utan att företaget påvisar någon förbättring ska avgiften kunna göras progressiv. Varje enskild kontroll ska dock ha ett på förhand givet maximibelopp. Denna avgift bör enligt utredningen gå till statskassan för att undvika misstankar att kontrollmyndigheten är pådrivande i antalet och urvalet av riktade kontroller.

4.4 Normgivning och tillsyn enligt vägarbetstidslagen

4.4.1 Bakgrund

I dag ansvarar Arbetsmiljöverket för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning m.m. enligt vägarbetstidslagen (jämför vårt delbetänkande, bilaga 15, s. 269). Med hänvisning bland annat till näraliggande lagstiftning om kontroll av kör- och vilotider på väg har det ifrågasatts om inte Arbetsmiljöverkets ansvar borde föras över till Transportinspektionen i samband med att denna myndighet inrättas. Motsvarande gäller även för Arbetsmiljöverkets uppgifter i fråga om flygarbetstider. Slutsatsen om var i samhällsorganisationen dessa bestämmelser hör hemma – på arbetsmiljöområdet eller inom transportområdet – får även återverkningar för ansvaret för den lagstiftning om arbetstider inom spårtrafik som för närvarande är under införande och som behandlas i regeringens proposition 2007/08:76.

4.4.2 Tidigare utredningar

Utredningen om vägtransporter och arbetstid (dir 2003:44) hade i uppdrag att överväga hur Europaparlamentets och Rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter skulle genomföras i svensk rätt. Utredningens (Vägarbetstidsutredningens) förslag redovisades i betänkandet *Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag* (SOU 2004:26).

Vägarbetstidslagen har både arbetsrättsliga och transportpolitiska syften

En av de grundläggande frågor som Vägarbetstidsutredningen behandlar och tar ställning till är var bestämmelserna om vägarbetstid mest naturligt hör hemma i det svenska rättssystemet. Utredningen konstaterar således inledningsvis att vägarbetstidsdirektivets bestämmelser avser både arbetsmiljö och trafiksäkerhet och att svaret på frågan var bestämmelserna om vägarbetstid hör hemma har betydelse för vilka avvägningar som bör göras vid genomförandet av direktivet.

Om direktivet genomförs på det arbetsrättsliga området är det naturligt att arbetsgivaren görs huvudansvarig för att reglerna följs. Inom arbetsrätten är kollektivavtal ett centralt instrument för att reglera olika villkor, inte minst arbetstidsförhållanden. Om en möjlighet att förfoga över bestämmelserna i kollektivavtal eftersträvas bör bestämmelserna höra till det arbetsrättsliga området. Sätts arbetsmiljön i fokus innebär det vidare att myndighetstillsynen av lagen sköts av Arbetsmiljöverket.

Om i stället bestämmelserna genomförs på trafiksäkerhetsområdet kan huvudansvaret för att reglernas följs enligt utredningen läggas på föraren, eventuellt tillsammans med arbetsgivaren i de fall föraren är anställd. Trafiksäkerhetsbestämmelser kan enligt utredningen inte gärna förfogas över i kollektivavtal. Den naturliga kontrollmyndigheten blir i detta fall polismyndigheterna. Kontrolltjänsteman är polisman eller bilinspektör.

Den EG-rättsliga bakgrunden och direktivets syften

Vägarbetstidsdirektivets rättsliga grund är fördragets artikel 71 och artikel 137.2. Artikel 71 avser genomförandet av den gemensamma transportpolitiken och artikel 137.2 gemenskapens socialpolitik. Även i den EG-rättsliga bakgrunden finns det alltså en blandning av transportpolitiska och arbetsrättsliga utgångspunkter.

En annan bakgrundsfaktor är enligt Vägarbetstidsutredningen det allmänna arbetstidsdirektivet, som endast avser socialpolitik. Samtliga trafikslag undantogs till en början från detta senare direktivs tillämpningsområde. Genom direktiv 2000/34/EG om ändringar i det allmänna arbetstidsdirektivet lyftes emellertid samtliga trafikslag in i arbetstidsdirektivets tillämpningsområde. Det bestämdes dock att mobila arbetstagare inom bland annat vägtransportsektorn i princip skulle vara undantagna från arbetstidsdirektivets bestämmelser om just arbetstid. Däremot omfattas de av bestämmelserna om semester, hälsokontroller m.m.

Ytterligare en bakomliggande faktor är EG-förordningen 3820/85 med regler om kör- och vilotider.² Vägarbetstidsdirektivet

² EG-förordningen 3820/85 ersattes den 11 april 2007 av 561/2006. I den nya förordningen finns ett särskilt kapitel om transportföretagens ansvar och kraven är straffsanktionerade genom den nationella förordningen 2004:865. I den sistnämnda förordningen sägs också, liksom tidigare när 3820/85 gällde, att även arbetsgivaren kan dömas för brott som föraren begår, om arbetsgivaren "inte gjort vad på honom ankommer för att hindra förseelsen". Det finns alltså ett visst mått av delat ansvar.

syftar till att förbättra skyddet för hälsa och säkerhet för personer som arbetar med vägtransporter (arbetsmiljö), förbättra trafiksäkerheten och skapa lika konkurrensvillkor (artikel 1). Direktivet är ur EG-rättslig synpunkt avsett att fylla luckan vad gäller regleringen av arbetstid inom vägtransportområdet och komplettera bestämmelserna i EG-förordningen 3820/85.

Den EG-rättsliga bakgrunden till direktivet svarar enligt Vagarbetsutredningen inte på frågan om något av de nämnda syftena väger tyngre än något annat och ger därmed inte heller någon ledning till var reglerna lämpligast hör hemma i det svenska rättssystemet. Enligt utredningen bör det i stället bero på reglernas innehåll, var de i systematiskt hänseende lämpligast placeras och hur den mest ändamålsenliga regleringen kan uppnås, sett till reglernas innehåll och syfte.

Vagarbetsutredningens slutsats

Att bestämmelserna gäller arbetstid och att likartade bestämmelser kommer att finnas i arbetstidslagen utesluter enligt Vagarbetsutredningen inte möjligheten att en ny författning ges en tydlig trafiksäkerhetsinriktning, där huvudansvaret för efterlevnaden åläggs föraren och med Polisen som ansvarig för kontrollen. En sådan ordning rådde före EU-medlemskapet på vägtransportområdet när det gäller bestämmelser om dygnsarbetstid, rast och vilotid, enligt den numera upphävda kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m.m. Möjligheterna till en rationell myndighetstillsyn skulle enligt utredningen också kunna tala för att de nya bestämmelserna samordnades med befintliga bestämmelser inom trafiksäkerhetsområdet.

Vagarbetsutredningen kom emellertid fram till att det skulle vara ett för begränsat sätt att se på vagarbetsdirektivet och dess bestämmelser. Särskilt det faktum att direktivet ger en central roll till arbetsmarknadens parter och medger att bestämmelserna görs dispositiva till förmån för kollektivavtal gör att utredningen anser att bestämmelserna för svensk del hör hemma på det arbetsrättsliga området. Bestämmelserna borde därför enligt Vagarbetsutredningen ingå i den del av lagstiftningen som parterna har att väga in vid förhandlingar om arbetstidsbestämmelser i kollektivavtal. Utredningen konstaterade också att Arbetsmiljöverket redan har ett ansvar för tillsynen av arbetstidslagstiftningen, även på väg-

transportområdet, om än tillsynen i praktiken i stor omfattning fallit bort, beroende på att frågorna är reglerade i kollektivavtal.

Remissinstansernas synpunkter

Av remissinstanserna var det endast Vägtrafikinspektionen inom Vägverket som hade synpunkter på att direktivet genomfördes med en lag inom det arbetsrättsliga området. Inspektionen ansåg att lagen i stället borde hänföras till trafiksäkerhetsområdet.

Arbetsmiljöverket ställde sig i sitt remissyttrande positivt till att vara tillsynsmyndighet och ansåg det också rimligt att verket skulle kunna meddela förelägganden och beslut med stöd av lagen. Även Vägverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) tillstyrkte förslaget till tillsyn.

Flera remissinstanser, däribland Arbetsmiljöverket, Vägverket och Vägtrafikinspektionen, ansåg det olyckligt att kontrollen i huvudsak skulle ske i form av företagsbesök och inte i form av kontroll på väg. Inte minst svårigheterna att kontrollera utländsk trafik ansågs problematiskt från t.ex. trafiksäkerhets- och konkurrenssynpunkt.

4.4.3 Beslut om arbetstidslag

Förslagen i utredningen om vägtransporter och arbetstid har i sina huvuddrag genomförts genom beslut av riksdagen (Prop 2004/05:132, bet, 2004/05:TU15, rskr. 2004/05:265). Av särskilt intresse är att riksdag och regering hade samma uppfattning som Vägarbetstidsutredningen, att särskilt det förhållandet att arbetsmarknadens parter har en central roll enligt direktivet och att det medger att vissa bestämmelser görs dispositiva till förmån för kollektivavtal, medför att lagen bör anses vara hänförlig till det arbetsrättsliga området. I enlighet härmed beslutade riksdagen också att Arbetsmiljöverket ska svara för tillsynen av vägarbetstidslagen. I beslutet hänvisades det bland annat till att detta var en ordning som tillstyrktes av såväl Arbetsmiljöverket som Vägverket.

Vägarbetstidslagen har sedan ändrats något som följd av EU:s nya s.k. kontrolldirektiv. Det handlar dock inte om några förändringar i sak.

4.5 Överlastavgifter

Skatteverket (dåvarande Riksskatteverket) har sedan början av 1970-talet varit central förvaltningsmyndighet i fråga om överlastavgift. Skatteverket anser emellertid att denna uppgift inte hör naturligt hemma inom verkets ansvarsområde. Redan 1995 gjordes en framställan till dåvarande Kommunikationsdepartementet om att ansvaret skulle flyttas till länsstyrelserna. Under senare tid har Vägverket och Skatteverket fört diskussioner om inte Skatteverkets uppgifter i fråga om överlastavgifterna borde flyttas över till Vägverket.

Frågan berördes i vårt delbetänkande (avsnitt 4.5.2 samt bilaga 14) och övervägandena utmynnade i slutsatsen att det är rimligt att Transportstyrelseutredningen fortsätter diskussionen med Skatteverket, men då med alternativet att överföringen sker till Transportinspektionen. De kontakter som vi därefter haft med Skatteverket bekräftar att man från Skatteverkets sida förordar att uppgifterna överförs till Transportinspektionen.

4.6 Fordonsbesiktning

4.6.1 Bakgrund

AB Svensk Bilprovning (ASB) har sedan 1963 haft ensamrätt att göra kontroll- och registreringsbesiktning av motorfordon i Sverige (med undantag för vissa motorredskap). Utöver ASB har ytterligare två företag monopol på delar av fordonsbesiktningen i Sverige, nämligen Inspecta Sweden AB och Svensk Maskinprovning AB (SMP). Verksamheterna regleras i fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen. Vägverket är föreskrivande myndighet och besiktningsorganen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten.

ASB utför registrerings-, lämplighets-, moped- och kontrollbesiktning samt efterkontroll av motorfordon, lätta terrängvagnar, terrängkotrar, släpfordon och terrängsläp till dessa fordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar. SMP utför registrerings-, lämplighets- och kontrollbesiktning samt efterkontroll av traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, med undantag av traktorer som utgörs av ombyggda bilar och kontrollbesiktning av sådana motorredskap i klass I som är

inrättade som mobilkranar. Inspecta Sweden AB utför kontrollbesiktningar samt efterkontroll på motorredskap i klass I som är inrättade som mobilkranar.

En konkurrensutsättning av ASB:s monopol har diskuterats i flera omgångar och år 1994 beslutade riksdagen om en konkurrensutsättning som emellertid inhiberades år 1996. För att identifiera förutsättningar för och konsekvenser av en omreglering av fordonsbesiktningsektorn och rekommendera en regulatorisk lösning som tillvaratar statens och andra intressegruppers målsättningar har konsultbolaget McKinsey & Company nyligen på Näringsdepartementets uppdrag genomfört en översyn av fordonsbesiktningsektorn.³ Det överordnade målet för översynen anges vara att genomföra en omreglering under förutsättning att förväntade samhällsekonomiska och sociala fördelar överstiger eventuella nackdelar och att en omreglering kan genomföras utan att riskera vare sig trafiksäkerhet, pålitlighet eller miljö.

En omreglering av fordonsbesiktningsektorn kan få konsekvenser både i form av att Transportinspektionens uppgifter och ansvarsområde påverkas och genom att förutsättningarna för kontrollsystemet i stort inom vägtrafikområdet förändras. Det kan därför finnas anledning att här beröra konsekvenserna i dessa avseenden.

4.6.2 Översynen av fordonsbesiktningsektorn i Sverige

I rapporten från McKinsey & Company anges åtta huvudsakliga förutsättningar för en omreglering:

1. Tillfredställande pris till konsument.
2. Tillfredställande tillgänglighet givet kundens behov och betalningsvilja.
3. Konsistent pålitlighet i besiktningen, oavsett station.
4. Hög trafiksäkerhet, dvs. att trafikfarliga fordon upptäcks och repareras eller får körförbud.
5. Miljö, dvs. skador på miljön minimeras.
6. Värdet på ASB upprätthålls i största möjligaste grad.

³ *Översyn av fordonsbesiktningsektorn i Sverige*, Redovisning av uppdrag N2007/8048/TR, McKinsey & Company Stockholm, Stockholm, 30 november, 2007.

7. Hög effektivitet och innovation i fordonsbesiktningens bransch som ger förutsättningar för nya produkter och tjänster och skapar arbetstillfällen.
8. Preciserade och tydliga roller, t.ex. åtskillnad mellan kontrollerande myndighet och utförare.

Den regleringsmodell som föreslås är konstruerad med utgångspunkt i att intressegruppernas samlade målsättningar ska optimeras, med en grundförutsättning om att miljö, trafiksäkerhet och pålitlighet inte ska försämrats.

Enligt rapporten visar analysen av konsekvenserna av en omreglering att det finns fyra huvudsakliga potentiella fördelar med en konkurrensutsatt marknad:

- Ökad tillgänglighet och serviceutbud i form av flera stationer, utökade öppettider på kvällar och helger samt utökad möjlighet för drop-in.
- Positiva samhällsekonomiska effekter av ökad tillgänglighet i form av ökad sysselsättning i branschen, kortare körsträcka (reducerat miljöutsläpp och reducerade kostnader, relaterade till transport till och från besiktningstationerna) och mindre förlopad arbetstid för konsumenten.
- Nya produkter och tjänster som ger ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.
- Tydliggjorda roller. I en konkurrensutsatt marknadslösning upphör dagens konflikt mellan aktieägarnas krav på avkastning och fordonslagens påbud om nollvinst i ASB. Dessutom tydliggörs rollerna mellan föreskrivande myndighet och kontrollorganen.

Samtidigt anges att en konkurrensutsatt marknad innebär fyra huvudsakliga risker som behöver hanteras:

- Risk för försämrad kvalitet, då flera aktörer i en konkurrensutsatt marknad gör reglering och uppföljning mer komplex för tillsynsmyndigheten, vilket kräver flera anställda kontrollanter.
- Risk för överetablering, vilket kan leda till en olönsam bransch med konkursrisk, framför allt under etableringsfasen.
- Risk för reducerad tillgänglighet i glesbygd om stationer som i dag är olönsamma läggs ner.

- Risk för att marknadsprissättningen inte fungerar, exempelvis som ett resultat av för höga inträdesbarriärer.

Den rekommenderade regleringslösningen anges vara utformad för att uppnå fördelarna med en konkurrensutsatt marknad men samtidigt minimera riskerna genom effektiv reglering. Riskerna för försämrad kvalitet och överetablering balanseras genom krav på att besiktningsorganen ackrediteras enligt ISO 17020, inklusive krav om oberoende tredjepartsställning. Detta sker genom att behålla dagens kriterier, krav och frekvens på själva besiktningen samt behålla höga utbildningskrav på aktörerna.

När det gäller risken för minskad tillgänglighet till besiktningsställen i glesbygd kan regleraren enligt McKinsey & Company välja att acceptera nedläggning av, eller en motsvarande prisökning på, vissa stationer i glesbygd. Subventioner kan också användas för att säkerställa en jämn god tillgänglighet i landet.

Den rekommenderade regleringsmodellen för kontrollbesikningar kan sammanfattas i de fyra huvudpunkterna pris, etableringsrätt, oberoende och inspektionsreglering. I fråga om pris rekommenderas på lång sikt fri prissättning. På kort sikt (1–2 år) föreligger risk för begränsad konkurrens och det bör därför enligt utredningen övervägas att införa ett tillfälligt pristak för att undvika eventuella höga prisstegringar innan en fungerande marknad hunnit etablerats. Ett pristak på kort sikt bedöms inte hindra etablering, om regleraren tydligt kommunicerar till marknaden att taket är tillfälligt.

Att reglera etableringsrätt i olika former innebär att göra en avvägning mellan kvalitet och tillgänglighet. Den föreslagna regleringsmodellen har enligt utredningen utformats för att kraven på aktörer, och därmed kvalitén, inte ska försämrats jämfört med i dag. Samtidigt bör för höga inträdesbarriärer för framför allt småföretagare undvikas, eftersom det troligtvis är dessa som kommer att bidra till den största reella ökningen av tillgänglighet i främst glesbygd.

Den rekommenderade lösningen när det gäller etableringsrätt kan sammanfattas enligt följande:

- SWEDAC ackrediterar kontrollorgan enligt ISO 170201, vilket säkerställer en god besiktningskvalitet utan att utgöra ett oöverkomligt etableringshinder för framför allt små aktörer.

- Utöver kraven i ISO 17020 rekommenderas att det för ackreditering krävs att de individer som utför besiktning är certifierade (har genomgått utbildning och tagit examen). Detta säkerställer god kompetens hos utförarna och möjliggör sanktioner mot både företag och individer.
- Dagens utbildningskrav bibehålls. Innehåll och examinering som i dag specificeras av ASB flyttas till behörig myndighet (i dag Vägverket).
- Inga krav ställs på att kontrollorganen måste kunna erbjuda besiktning av både tunga och lätta fordon. Ett sådant krav skulle utgöra ett stort etableringshinder för framför allt små aktörer, eftersom det kräver högre kompetens och stor investering för att besiktiga både tunga och lätta fordon. Dessutom bedöms tillgängligheten till tungfordonsinspektion bli fortsatt god på en konkurrensutsatt marknad.
- Dagens krav på kontroll över utrustning enligt ISO 17020 bibehålls och inget krav på ägarskap av utrustning införs.
- Inga krav ställs på geografisk täckning, men tillgängligheten i framför allt glesbygd kan säkras genom andra åtgärder med en målsättning om jämförbar eller förbättrad tillgänglighet.

I den rekommenderade modellen föreslås principen om oberoende kvarstå, dvs. kontrollorganet bör inte samtidigt driva en bilverkstadsrörelse. Om kontrollorgan även får utföra fordonsreparation finns enligt utredningen risk för bristande objektivitet. Tillgängligheten i glesbygd bedöms kunna lösas på annat sätt och riskerna för försämrad pålitlighet kan då samtidigt undvikas.

Innehåll, frekvens och bedömningskriterier i inspektionen behöver inte ändras på grund av omreglering. Tillsyn och sanktioner sköts av SWEDAC och behörig myndighet (i dag Vägverket). För registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning rekommenderas en omreglering i ett senare skede, när föreskrifter samt kompetens och kapacitet hos relevanta myndigheter kan säkerställas (i dag Vägverket och SWEDAC). Omregleringen bör också inkludera annan monopoliserad verksamhet som i dag utförs av SMP och Inspecta Sweden AB. SMP:s verksamhet kommer då att omregleras i två steg: Först kontrollbesiktningar och sedan övriga besiktningstyper i linje med omregleringen av ASB:s verksamhet.

4.7 Utredningens överväganden

4.7.1 Kontroll av nyttotrafiken på väg

Samsyn med Vägverkets och Polisens utredning

Vi har som tidigare nämnts haft ett fortlöpande samråd med Vägverkets och Polisens utredning om hur det samlade kontrollsystemet inriktat mot nyttotrafiken på väg bör utformas och utvecklas. Vägverkets och Polisens utredning redovisas samtidigt med vårt betänkande i rapporten *Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad säkerhet inom nyttotrafiken på väg*. Det medför att vi inte haft möjlighet att ta ställning till rapporten i dess slutliga form och att vår redovisning och bedömning av utredningsresultaten baseras på den underhandsinformation som vi fått från Vägverkets och Polisens utredning.

Med utgångspunkt i denna underhandsinformation kan vi dock konstatera att de analyser och förslag som redovisas av Vägverket och Polisen i hög grad överensstämmer med våra egna överväganden och förslag. När det gäller de övergripande riktlinjerna för hur kontrollsystemet i stort bör utformas och utvecklas råder således stor samsyn mellan utredningarna.

För att kontrollerna av vägtransporter och vägtrafik ska kunna bli mer effektiva och verkningsfulla utan att leda till oönskade kostnader för företag och enskilda fordras en helhetssyn på hur tillgängliga resurser utnyttjas. Vi delar därför uppfattningen att utformningen av kontrollsystemet som helhet bör ske utifrån en systemsyn som utgår från hur regelverk, kontroller, tillsyn, sanktioner m.m. kan fås att samverka på bästa sätt.

Vi anser också att samhällsekonomiska bedömningar av nytta och kostnad bör tillmätas avgörande betydelse för hur kontrollsystemet i stort ska utformas och vilka avvägningar som görs mellan olika insatsområden. Möjligheterna att automatisera kontrollen av bland annat kör- och vilotider genom t.ex. webbaserade lösningar bör utredas. Likaså bör möjligheterna att effektivisera kontrollen genom nya tekniska hjälpmedel som kontrollinstrument för digitala färdskrivare, avläsningskameror, handdatorer, automatiserad ärendehandläggning etc. fortlöpande prövas.

Tillståndsmätningar som ger statistiskt signifikanta uppgifter om hur olika regler för nyttotrafiken på väg faktiskt följs bör genomföras periodiskt återkommande, som underlag för att utveckla den nationella kontrollstrategin. Samordnade myndighets-

kontroller som är risk- och underrättelsebaserade bör införas och genomföras på regional nivå i hela landet.

Vår bedömning är att bildandet av Transportinspektionen, i kombination med utvecklingen av en samordnad tillsynsstrategi och nya tekniska hjälpmedel för att utöva kontroll och tillsyn, på sikt kommer att ge förutsättningar för att kontrollen av vägtransporter och vägtrafik kan bli avsevärt mer kostnadseffektiv och verkningfull och även bidra till mer likvärdiga konkurrensförutsättningar i transportnäringen.

Förslagen i delbetänkandet ligger fast

Redan i vårt delbetänkande föreslog vi att Vägverkets ansvar för normgivning, tillstånd m.m. i fråga om kontroll av kör- och vilotider samt flygande inspektion och annan kontroll på väg skulle föras över till Transportinspektionen från den 1 januari 2009. En naturlig följd av detta är enligt vår mening att Transportinspektionen ges ett övergripande ansvar för kontrollen av vägtransporter och vägtrafik i enlighet med vad som föreslås i Vägverkets och Polisens utredning. Detta övergripande ansvar innebär bland annat att Transportinspektionen i samverkan med övriga berörda myndigheter ska svara för utvecklingen av en samordnad svensk kontrollstrategi för vägtransporter och vägtrafik. Denna kontrollstrategi ska omfatta samtliga kontrollområden för nyttotrafiken på väg och baseras på ett heltäckande riskvärderingssystem.

I vårt delbetänkande redovisade vi översiktligt olika organisationsalternativ för kontrollen av vägtrafiken, men vi bedömde redan då att de rent polisiära uppgifterna, liksom kontrollen av andra fordon än dem som används yrkesmässigt, inte bör vara aktuella att överföra till Transportinspektionen. Samma bedömning görs i Vägverkets och Polisens utredning och mot denna bakgrund ser vi ingen anledning att nu frångå vår tidigare uppfattning. Vårt förslag är därför att Polisen även fortsättningsvis bör svara för kontrollerna på väg.

Vi var dock redan i delbetänkandet inne på att det i andra avseenden kan finnas skäl att överväga en annorlunda uppdelning av verksamheterna och ansvarsområdena än den som gäller för närvarande. Bland annat framhöll vi att om frågor om trafikillstånd och tillsyn över den yrkesmässiga trafiken förs över till Transportinspektionen, skulle man kunna överväga att lägga över Polisens

nuvarande ansvar för företagsbesök på Transportinspektionen och behålla kontrollen på väg hos Polisen. Detta är en lösning som även förordas i Vägverkets och Polisens utredning.

Enligt vår mening finns det flera skäl som talar för en sådan förändring av myndighetsansvaret. Ett skäl är att kontrollerna av kör- och vilotiderna inom nyttotrafiken måste utökas kraftigt enligt de åtaganden som gjorts inom EU, vilket leder till ökade kontrollvolymerna såväl på väg som hos företag. För att Polisen ska klara de stipulerade kontrollerna på väg inom ramen för tillgängliga resurser fordras att insatserna i hög grad kan koncentreras till detta område. Utrymmet för att med Polisens resurser genomföra kontroller hos företag blir därmed mycket begränsat. Enligt vår bedömning är det också mest angeläget och verkningsfullt att Polisens speciella kompetens och befogenheter utnyttjas vid kontroller på väg.

Ytterligare ett skäl är att de ökande kontrollvolymerna leder till ökade kostnader som måste finansieras på något sätt. De finansieringsmöjligheter som står till förfogande är främst anslagsfinansiering och avgiftsfinansiering. Vi har tidigare förordat att Transportinspektionens verksamhet i sin helhet ska finansieras med avgifter och anser att det finns såväl principiella som praktiska skäl som talar för en sådan lösning. Denna fråga behandlas mera ingående i kapitel 9. Vår bedömning är att det är lättare att avgiftsfinansiera kontrollen av kör- och vilotider hos företag om denna verksamhet utförs genom Transportinspektionen än om uppgiften ligger kvar hos Polisen.

Det enligt vår mening viktigaste skälet att föra över ansvaret för kontrollen av kör- och vilotider till Transportinspektionen är dock att vi anser att förutsättningarna att utveckla och effektivisera verksamheten blir större om uppgiften handhas av inspektionen än om den ligger kvar hos Polisen. Vår bedömning är att det finns stora möjligheter att utveckla verksamheten, bland annat genom en ökad betoning av s.k. kontorstillsyn och genom att utveckla automatiserade kontroll- och beslutsfunktioner och genom att ta i anspråk ny teknik i kontakterna med de berörda företagen. Vi tror att Transportinspektionen, har större förutsättningar än Polisen att driva ett sådant utvecklingsarbete, bland annat genom tillgången till liknande funktioner och resurser vid Trafikregistret.

Om Transportinspektionen ska ges ett övergripande ansvar för kontrollen av vägtransporter och vägtrafik i enlighet med vad vi nyss förordat och vad som föreslås i Vägverkets och Polisens

utredning, kan vidare kontrollen av kör- och vilotider hos företag vara en viktig plattform för samordningsrollen. Att kontrollen hos företag av kör- och vilotider överförs från Polisen till Transportinspektionen är vidare en förutsättning för att samordningsfördelar ska kunna uppnås vid en överföring av ansvaret från Arbetsmiljöverket till Transportinspektionen för kontrollerna enligt vägarbetslagslagen. Vi återkommer till denna fråga i det följande. Även i förhållande till de övriga tillsynsuppgifter som Transportinspektionen föreslås få inom yrkestrafikområdet kan det finnas samordningsfördelar.

Överföring av kontroll av företag först 2010

Sammantaget finner vi att en rad skäl talar för att Transportinspektionen ska överta Polisens ansvar för kontrollerna av kör- och vilotider hos företag. Som nämnts har även Vägverkets och Polisens utredning kommit fram till denna slutsats.

Vi anser dock att det är orealistiskt att tänka sig en överföring av dessa uppgifter från Polisen redan från den tidpunkt då Transportinspektionen startar sin verksamhet. Överflyttningen av arbetsuppgifterna från Polisen till Transportinspektionen kommer inte att medföra att någon kompetens eller resurser i övrigt följer med verksamheten. Den personal och de resurser som finns hos Polisen för dessa ändamål måste i stället överföras till Polisens kontroller på väg för att det ska vara möjligt att uppfylla EU-kraven. Det betyder att de resurser som Transportinspektionen behöver för verksamheten måste byggas upp från grunden. Även om ett sådant arbete bör påbörjas så snart som möjligt – vi föreslår i det följande att Vägverket och Polisen ska inleda en uppbyggnadsverksamhet inom området under år 2008 – kommer inte Transportinspektionen att mäkta med att ta över och driva verksamheten fullt ut redan från årsskiftet 2008/2009.

Vårt förslag är därför att Transportinspektionen övertar Polisens ansvar för kontrollen av kör- och vilotider hos företag först från och med den 1 januari 2010. Det finns flera skäl som talar för att denna tidpunkt är lämplig. Utöver att Transportinspektionen under år 2009 kommer att ha fullt upp med att trimma in sin övriga verksamhet, sker det en ytterligare höjning av kontrollvolymer mellan 2009 och 2010 medan de är i stort sett oförändrade mellan 2008 och 2009. En överföring av Polisens ansvar för före-

tagskontrollerna till Transportinspektionen från och med år 2010 skulle därmed i tiden sammanfalla med att ytterligare krav på resursinsatser uppstår i verksamheten.

Vidare har vi föreslagit att Transportinspektionens verksamhet under år 2009 ska finansieras på samma sätt som tidigare har gällt för olika berörda verksamheter, medan en övergång till avgiftsfinansiering för huvuddelen av verksamheten föreslås ske från och med år 2010. Eftersom vi föreslår att ett övertagande av Polisens ansvar för kontrollen av kör- och vilotider hos företag ska förenas med en omläggning från anslagsfinansiering till avgiftsfinansiering, framstår en överföring av uppgifterna från den 1 januari 2010 som lämpligast även från denna utgångspunkt.

Vi föreslår att antalet kontrollerade arbetsdagar enligt Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/22EG tills vidare ska fördelas lika mellan kontroll på väg och kontroll hos företag. Vårt förslag överensstämmer med den bedömning som görs i Vägverkets och Polisens utredning och som i sin tur baseras på de konsekvensanalyser som genomförts inom ramen för denna utredning.

Som tidigare framgått föreslår vi att kontrollen av hur företagen följer reglerna för kör- och vilotider samt den normgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamhet i övrigt inom området som Transportinspektionen svarar för ska finansieras med avgifter. Dessa avgifter bör införas i samband med att Transportinspektionen övertar Polisen tillsynsuppgift, dvs. från och med den 1 januari 2010. Även på denna punkt överensstämmer våra förslag med rekommendationerna i Vägverkets och Polisens utredning.

Avgiftsbaserat sanktionssystem och metoder för företagskontroll

Vår bedömning är att under den uppbyggnadsfas som krävs för att möta de ökade kraven på kontroll av kör- och vilotider måste företagskontrollerna av resursskäl inriktas främst mot hur företagen följer regelverket. För närvarande är sanktionssystemet detsamma för förare och företag med böter som påföljd vid överträdelser av reglerna. Vi föreslår, i likhet med Vägverkets och Polisens utredning, att ett avgiftsbaserat sanktionssystem riktat mot företags överträdelser av kör- och vilotidsreglerna införs från den 1 januari 2010. Den närmare utformningen av ett sådant sanktionssystem bör utredas vidare. När det gäller förarens brott mot kör- och vilo-

tidsreglerna föreslås sanktionssystemet tills vidare vara oförändrat. Påföljderna kan dock behöva ses över för att göra sanktionssystemet mer verkkningsfullt.

Det är självfallet angeläget att möta de utökade kontrollbehov som följer av EU:s kontroldirektiv på ett så resurseffektivt sätt som möjligt. Ett problem i sammanhanget är emellertid att kraven på utökade kontroller inträffar innan en ändamålsenlig kontrollorganisation och de verktyg och rutiner, som behövs för att effektivisera verksamheten, finns tillgängliga. Detta skapar ett momentant behov av att bygga upp kontrollresurser till en nivå som kanske inte behövs långsiktigt, när effektiviseringsmöjligheterna i verksamheten kan tas tillvara fullt ut. Tillgången till digitala färdskrivare i fordonsparken och verktyg för att läsa av dessa är ett tydligt exempel på detta. Hur detta dilemma ska lösas fordrar enligt vår mening ytterligare överväganden.

Exempel på åtgärder som kan behöva prövas är möjligheterna att utnyttja auktoriserade företag för att helt eller delvis utföra kontrollen av kör- och vilotider hos företag och att införa en obligatorisk årlig självdeklaration av hur företagen efterlever kör- och vilotiderna. Dessa och andra utvecklingsmöjligheter, som kan användas för att skapa en så effektiv och resurssnål kontrollorganisation som möjligt, måste förberedas redan nu om de ska vara möjliga att införa exempelvis till årsskiftet 2009/2010.

Fram till dess att Transportinspektionen har bildats är det viktigt att Vägverket i samverkan med Rikspolisstyrelsen kan fortsätta utvecklingsarbetet avseende hur företagskontrollerna ska organiseras och genomföras från år 2010 och framåt. Vi föreslår därför att Vägverket omgående får ett uppdrag med denna innebörd. Detta arbete måste nämligen påbörjas redan under 2008 och fortsätta under 2009, då Transportinspektionen dock kan överta Vägverkets roll. Utvecklingsarbetet bör kunna läggas upp och bedrivas i enlighet med förslagen i Vägverkets och Polisens nu aktuella utredning.

Anmälningsskyldighet för tunga fordon utan trafik tillstånd

I Vägverkets och Polisens utredning konstateras att det finns behov av att förbättra möjligheterna att kontrollera den betydande del av nyttotrafiken som inte är klassad som yrkesmässig trafik. Detta föreslås ske genom att en anmälningsskyldighet till Trafikregistret införs för företag som innehar tunga lastbilar, tunga släp eller

bussar som används i nyttotrafik men inte behöver trafiktillstånd. Vidare föreslås att det i Trafikregistret införs rutiner som gör det möjligt att koppla samman och identifiera företag och de av företagen ägda tunga fordonen som används i nyttotrafik. Dessa åtgärder tar sikte på att möjliggöra en rationell kontrollverksamhet, som det även bör ligga i berörda företags intresse att främja. Vi ställer oss därför bakom förslagen i denna del.

I Vägverket och Polisens utredning föreslås att Rikspolisstyrelsen får i uppdrag att föreslå hur man ska kunna åstadkomma en ökad likformighet i kontrollen på väg i olika delar av landet. Vi delar denna uppfattning. Vi anser att det i en sådan utredning också bör ingå att föreslå hur bilinspektörernas befogenheter ska utökas så att befintliga kontrollresurser kan utnyttjas effektivare. Med hänsyn till att det förefaller att vara en betydande utmaning att leva upp till beslutade mål för kontrollverksamheten även för Polisens del, är det enligt vår mening ytterst angeläget att tillgängliga resurser kan utnyttjas så effektivt som möjligt.

Frågor för fortsatt utredning

Ett verkningsfullt sätt att komma till rätta med den bristfälliga fordonstekniska status som uppdagas i olika tillståndsmätningar, vore att minska tidsintervallen i de obligatoriska kontrollbesiktningarna för tunga fordon eller att basera intervallen på körsträcka i stället för kalendertid. Tätare besiktningar skulle också kunna underlätta och komplettera de flygande tekniska inspektionerna på väg.

Enligt vad vi erfarit kommer också Vägverket och Polisen i sin utredning att föreslå tätare besiktning av tunga fordon. Vår bedömning är att en sådan förändring bör övervägas, men att ett slutligt ställningstagande måste stödjas med bättre underlag i form av beräknad kostnad och vinst för företag och samhälle som en sådan förändring skulle ge upphov till.

De sanktioner som utgår i Sverige vid överträdelser av kör- och vilotiderna framstår vid en internationell jämförelse som låga. Sanktionssystemet bör därför ses över för att uppnå en större överensstämmelse med vad som gäller i länder som är jämförbara med Sverige samt för att öka sanktionernas verkan på den växande internationella vägtrafiken.

4.7.2 Vägarbetstidslagen

En viktig utgångspunkt för de slutsatser som dras i utredningen om arbetstid vid vägtransporter (SOU 2004:26), och även i statsmakternas därpå följande ställningstaganden, är det berörda EU-direktivets och lagstiftningens arbetsrättsliga natur och att denna bör vara avgörande för hur lagen utformas och tillsynsansvaret m.m. ordnas. Särskilt den roll som arbetsmarknadens parter har och att direktivet medger att bestämmelserna görs dispositiva till förmån för kollektivavtal ledde då fram till slutsatsen att regleringen hör hemma på det arbetsrättsliga området.

Det bör understrykas att detta förhållande har ansetts ha betydelse, inte bara för vilken myndighet som bör ha tillsynsansvaret, utan även för lagens utformning i övrigt. Det sägs exempelvis i utredningen att det vore olämpligt att göra vissa regler dispositiva om lagen skulle anses tillhöra trafiksäkerhetsområdet. Även vem som ska kontrolleras och hur ansågs hänga samman med om lagen ska uppfattas som i första hand arbetsrättsligt eller transportpolitiskt betingad.

När en överföring av Arbetsmiljöverkets uppgifter till Transportinspektionen aktualiseras måste man därför fråga sig vilken ny information som tillkommit, som ger anledning att frångå de tidigare bedömningar som gjorts. Detta gäller särskilt som dessa bedömningar gjorts relativt nyligen – vägarbetstidslagen började gälla den 1 juli 2005.

Om det finns sådan information som talar för att vägarbetstidslagen nu – till skillnad mot tidigare – bör ses som en transportpolitiskt motiverad lagstiftning snarare än en arbetsmiljölagsstiftning, måste man vidare fråga sig om lagen är ändamålsenligt utformad för detta syfte. Är det t.ex. med den utgångspunkten lämpligt att man kan ersätta vissa bestämmelser med kollektivavtal och att tillsynen av lagen i dessa delar övertas av arbetsmarknadens parter?

Ett förhållande som enligt Vägarbetstidsutredningen skulle kunna tala för att lagstiftningen inte bör betraktas som arbetsrättslig är om förare som är egenföretagare skulle omfattas av lagen. Skälet för en sådan utvidgning kan ju knappast vara arbetsrättsligt utan snarare betingat av trafiksäkerhets- och konkurrensskäl. En sådan utvidgning av lagen har eftersträvat av EU-kommissionen men flera medlemsländer har motsatt sig en sådan förändring. EU-kommissionen har aviserat att man avser att återkomma till denna

fråga och enligt vad vi erfarit kan ett initiativ möjligen vara att vänta redan denna vår.

Arbetsmiljöverkets argument för en överföring till Transportinspektionen

Enligt en skrivelse den 16 oktober 2007 från Arbetsmiljöverket till Näringsdepartementet (CT 2007/42120) har frågan om Arbetsmiljöverket fortsättningsvis ska vara tillsynsmyndighet för vägarbetsstidsfrågor aktualiserats med hänsyn till verkets kraftigt minskade resurser och förlust av kompetens på området. I samband med att Vägverket fick regeringens uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna har Arbetsmiljöverket också föreslagit att tillsynen enligt vägarbetsstidslagen flyttas till Vägverket. Detta skulle enligt Arbetsmiljöverket kunna leda till en förenkling, eftersom färre myndigheter skulle vara involverade i tillsynen av mobila arbetstagare.

Det skäl som Arbetsmiljöverket anger för att flytta tillsynen enligt vägarbetsstidslagen till Vägverket verkar alltså åtminstone delvis ha med resurser (eller snarare resursbrist) att göra, även om man också har anfört förenklings- och effektivitetsskäl för förslaget. Det kan också tilläggas att även den bild som vi har fått i våra kontakter med Arbetsmiljöverket, och som gällt en eventuell överföring av uppgifterna till Transportinspektionen, är att det finns blandade motiv för att föreslå en förändring av myndighetsansvaret och att det är svårt att bedöma om det är verkets resursbrist eller frågorna om effektivitet och ändamålsenlig myndighetsstruktur som är avgörande.

Det finns därför anledning att tydligt slå fast att vi för vår del inte anser att neddragningarna av verksamheten vid Arbetsmiljöverket, och de svårigheter att upprätthålla verksamheten som detta medfört, i sig kan vara ett skäl till att föreslå att verkets uppgifter inom ramen för vägarbetsstidslagen ska föras över till Transportinspektionen. Vår uppfattning är att det är regeringens och riksdagens ansvar att se till att den verksamhet som man beslutat om kan upprätthållas på en rimlig nivå. En eventuell överföring av Arbetsmiljöverkets normgivning och tillsyn enligt vägarbetsstidslagen till Transportinspektionen måste därför enligt vårt synsätt också åtföljas av att erforderliga resurser tillförs Transportinspektionen.

De möjligheter till förenklingar och effektivitetsvinster som kan ligga i att överföra verksamheten till Transportinspektionen är däremot självfallet något som bör vägas in i ett ställningstagande. Dessa möjligheter till förenklingar och effektivitetsvinster värderades dock redan i Vägarbetstidsutredningen och i den fortsatta beredningen av lagen och bedömdes då uppenbarligen inte väga tillräckligt tungt. Frågan är därför om det har tillkommit någon information som kan föranleda en förändrad värdering av dessa förhållanden eller om det i övrigt finns anledning att göra en annan bedömning än tidigare.

Ytterligare skäl för att föra över uppgifterna

Ett skäl för att göra en förnyad prövning av saken kan möjligen vara de nya förvaltningspolitiska riktlinjer som formulerats och som för närvarande utvecklas ytterligare inom ramen för Förvaltningskommitténs arbete. Vår bedömning är att dessa i ökad grad betonar behovet av att hålla nere antalet myndigheter och göra myndighetsstrukturen tydligare och enklare att förstå för medborgarna och näringslivet. I budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1, Utgiftsområde 2) framhålls också att tillsynen inom många områden är svag och splittrad och sker utan tillräcklig samordning.

De kontroller som Arbetsmiljöverket utför enligt vägarbetstidslagen har onekligen såväl till innehållet som till utförandet stora likheter och beröringspunkter med kontrollerna av kör- och vilotiderna hos företag. I dag svarar Polisen för dessa, men vi har som tidigare framgått föreslagit att denna uppgift ska övergå till Transportinspektionen. Det är mycket som talar för att det ur framför allt de berörda företagens synvinkel kan framstå som tydligare och enklare om det är en myndighet som svarar för kontrollerna och utformningen av regelverken. Arbetsmiljöverket kommer visserligen att ha kvar sitt tillsynsansvar enligt den vanliga arbetstidslagen även för transportföretag och denna uppgift kommer av allt att döma att medföra att Arbetsmiljöverket måste upprätthålla omfattande kontakter med transportbranschen i andra arbetsmiljöfrågor än arbetstid. Enligt Arbetsmiljöverket har tillsynen enligt den "vanliga" arbetstidslagen dock en annan karaktär än tillsynen enligt vägarbetstidslagen och man anser därför att samordningsmöjligheterna mellan dessa verksamheter är små.

Något som enligt vår mening talar ännu starkare för att man bör föra över Arbetsmiljöverkets uppgifter till Transportinspektionen är att vi föreslagit att Transportinspektionen ska ges ett övergripande samordningsansvar för kontrollen av vägtransporter och vägtrafik. I sin vidaste mening kommer detta samordningsansvar med våra förslag även att innefatta tillsynen av yrkestrafikfrågorna i stort. I detta ansvar ligger bland annat att driva på utvecklingen och förnyelsen inom dessa tillsynsområden. Enligt vår mening förefaller det naturligt att även inbegripa normgivningen och tillsynen inom ramen för vägarbetstidslagen i ett sådant utvecklingsarbete. Vår bedömning är också att det bör finnas stora synergier i detta avseende mellan tillsynen enligt vägarbetstidslagen och tillsynen av kör- och vilotiderna i övrigt.

Som tidigare framgått har man tidigare fäst stort avseende vid vägarbetstidslagens arbetsrättsliga karaktär när man övervägt var frågorna bör höra hemma i rättssystemet och samhällsorganisationen. Det kan därför finnas skäl att notera att Sjöfartsverket i dag har arbetstidsmiljörelaterade frågor inom sitt ansvarsområde. Med våra förslag i delbetänkandet kommer tillsynen av sjöarbetstiden alltså att övergå till Transportinspektionen och en motsvarande överföring av ansvaret för vägarbetstidstillsynen framstår mot denna bakgrund inte som en helt artfrämmande verksamhet i den nya myndigheten.

Samlad bedömning

Vår samlade bedömning är att Arbetsmiljöverkets ansvar och uppgifter inom ramen för vägarbetstidslagen bör föras över till Transportinspektionen. Vi har tidigare föreslagit att Transportinspektionen ska överta Polisens ansvar för kontrollen av kör- och vilotider från den 1 januari 2010. Vi föreslår att Transportinspektionen övertar Arbetsmiljöverkets uppgifter när det gäller normgivning, tillsyn m.m. inom ramen för lagstiftningen om vägarbetstider från samma tidpunkt. Vårt förslag är vidare att även denna uppgift, i likhet med uppgifterna att kontrollera företagens kör- och vilotider, avgiftsfinansieras från år 2010. Vi bedömer inte att vägarbetstidslagstiftningen behöver ändras i några andra avseenden än vad som följer av det ändrade myndighetsansvaret och finansieringsformen. Bland annat bör lagstiftningens dispositiva karaktär behållas, eftersom detta är något som arbetsmarknadens parter vill slå vakt om.

Om Arbetsmiljöverkets uppgifter inom ramen för vägarbets-tidslagen överförs till Transportinspektionen bör även det ansvar som Arbetsmiljöverket har i fråga om lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget överföras till Transportinspektionen. Om en sådan ändring av ansvarsförhållandena verkställs, bedömer vi att även tillsynen och eventuella andra bemyndiganden inom ramen för det förslag till reglering av kör- och vilotiderna vid internationell järnvägstrafik, som regeringen nyligen överlämnat till riksdagen (prop. 2007/08:76), bör hänföras till Transportinspektionens ansvarsområde.

Konsekvenserna av våra förslag med avseende bland annat på överföringen av resurser från Arbetsmiljöverket till Transportinspektionen behandlas närmare i kapitel 12. Vår bedömning är att de nuvarande tillsynsinsatserna inom ramen för vägarbets-tidslagen m.m. framstår som helt otillräckliga för att upprätthålla syftet med lagstiftningen. Eftersom vi inte nu föreslår något resurstillskott, utan enbart att tillgängliga resurser enligt Arbetsmiljöverkets beräkningar överförs till Transportinspektionen, kommer detta förhållande inte att förändras om och när Transportinspektionen övertar uppgifterna.

4.7.3 Överlastavgifter

Som framgått ovan har vi i vårt delbetänkande konstaterat att det bör övervägas om ansvaret för överlastavgifter bör överföras från Skatteverket till Transportinspektionen. De kontakter som vi därefter har haft med Skatteverket bekräftar att man från Skatteverkets sida förordar att uppgifterna överförs till Transportinspektionen.

Av betydelse för bedömningen av denna fråga är att vi tidigare i vårt delbetänkande har föreslagit att länsstyrelsernas handläggning av överlastavgift bör flyttas över till Transportinspektionen från den 1 januari 2010. Mot denna bakgrund gör vi nu bedömningen att det framstår som mest ändamålsenligt att även Skatteverkets uppgifter i fråga om överlastavgifter förs över till Transportinspektionen, så att ansvaret kan samlas till en myndighet.

Förslaget innebär att Skatteverkets uppgift som förvaltningsmyndighet för överlastavgifter enligt verkets instruktion – och det som utgjort grunden för de rekommendationerna om överlastavgift som meddelats av Skatteverket – förs över till Transportinspektio-

nen. Detta förutsätter att Skatteverkets instruktion ändras i den berörda delen – uppgiften anges i en särskilt punkt i 1 § i instruktionen för Skatteverket och denna punkt bör alltså med vårt förslag utgå. I stället bör motsvarande uppgift införas i Transportinspektionens instruktion.

4.7.4 Besiktningen av fordon m.m.

Organisationen av fordonsbesiktningsverksamheten berör Transportinspektionens verksamhet på flera sätt. Ett avskaffande av det monopol som AB Svensk Bilprovning och ytterligare några besiktningsorgan har i dag, kommer med all sannolikhet att ställa ökade anspråk på tillsynen av besiktningsverksamheten. Detta är en uppgift som i dag ligger på Vägverket, men som vi föreslår ska bli överförd till Transportinspektionen när denna myndighet bildas.

Till detta kommer också att bilbesiktningen är en viktig del av kontrollsystemet i stort för vägtrafiken. Förändringar av besiktningsverksamheten kan därmed få återverkningar på hur kontrollsystemet i övrigt bör utformas. Exempelvis finns som redan berörts ett samband mellan s.k. flygande besiktning på väg och de periodiskt återkommande besiktningarna på de fasta kontrollstationerna.

Det ingår inte i vår uppgift att ta ställning till hur fordonsbesiktningen ska organiseras. Som beskrivits ovan har emellertid en utredning med sikte på att införa en konkurrensutsatt och reglerad marknad nyligen har gjorts på Näringsdepartementets uppdrag. Utredningen, som genomförts av konsultbolaget McKinsey & Company, rekommenderar att kontrollbesiktningarna bör konkurrensutsättas i ett första steg. För andra besiktningstyper (registrerings-, lämplighets-, och mopedbesiktning) är rekommendationen att konkurrensutsättning sker i ett senare skede, när kontroll- och tillsynsmyndighet kan säkerställa kompetens, kapacitet samt nya föreskrifter för registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning.

I utredningen framhålls att en omreglering av besiktningsmarknaden ställer krav på att nödvändiga föreskrifter utvecklas och att det kan byggas upp tillräcklig kompetens hos tillsynsmyndigheterna. En omreglering ställer enligt utredningen stora krav på behörig myndighet när det gäller att utveckla nya föreskrifter samt att etablera en fungerande tillsyn av tillräcklig omfattning och kvalitet. Bland annat förutsätts att den behöriga myndigheten kan överta tjänster från AB Svensk Bilprovning (ASB) för att ta hand

om överförda arbetsuppgifter – i utredningen beräknat till i storleksordningen 25–37 heltidsanställda vid ASB. Enligt utredningen behövs det utöver detta tillskjutas ytterligare resurser för att ta hand om utökad tillsyn och kontroll.⁴ Stor vikt bör enligt utredningen ges åt att i högsta möjliga grad säkra kompetensöverföringen, eftersom det är troligt att inte alla som i dag arbetar i ASB med uppgifter, som kan komma att flyttas över till den behöriga myndigheten, kommer vilja byta arbetsgivare eller arbetsort.

Från vår sida finns det ingen anledning att spekulera i möjligheterna om eller när en omreglering av besiktningmarknaden kan bli aktuell. Vi gör dock bedömningen att den behöriga myndighet, som ska svara för utökade föreskrifter och tillsynsuppgifter som blir aktuella vid en omreglering, kommer att vara Transportinspektionen efter årsskiftet 2008/2009. Vi delar också den redovisade utredningens uppfattning att det är av stor vikt att föreskrifts- och tillsynsuppgifterna på området kan byggas upp i sådan takt att den nya besiktningens verksamheten vid en konkurrensutsättning inte i realiteten blir oreglerad och utan tillsyn.

En fråga som så vitt vi kunnat se inte har behandlats i den ovan refererade utredningen om en omreglering av besiktningmarknaden är hur statistiken över besiktningens verksamheten ska organiseras. Denna statistik är enligt vår mening en viktig informationskälla, bland annat för att beskriva det svenska fordonsbeståndets tekniska status. Inte minst gäller detta för de tunga fordonen. Som tidigare beskrivits är resultaten från kontrollbesiktningarna i hall också en viktig del i uppbyggnaden av det nationella riskvärderingssystemet. Kontrollresultaten från såväl enskilda företag, som för hela eller delar av nyttotrafiken, ger en signal om företagets eller branschens allmäntillstånd. Vår bedömning är således att även vid en omreglering av besiktningmarknaden måste tillgången till en aktuell och tillförlitlig statistik över besiktningens resultat säkerställas.

⁴ Som exempel anges att Færdselstyrelsen i Danmark ökade med 21 anställda.

5 Rapportering, registrering och undersökning av olyckor

Förslag: Transportinspektionen ska från den 1 januari 2009 överta Järnvägsstyrelsens, Luftfartsstyrelsens och Sjöfartsverkets uppgifter enligt lagen och förordningen om undersökning av olyckor.

Vägtrafiken ska behandlas på likartat sätt som övriga trafikgrenar när det gäller undersökning av olyckor. Detta markeras genom att vägtrafiken omnämns särskilt i lagen och förordningen om undersökning av olyckor. Undersökning av olyckor och olyckstillbud inom vägtrafiken ska genomföras enligt de kriterier som gäller för andra allvarliga olyckor.

Transportinspektionen ska vara tillsynsmyndighet enligt lagen om undersökning av olyckor även i fråga om vägtrafik.

Transportinspektionen ska från den 1 januari 2009 överta den del av Statens räddningsverks ansvar för finansieringen av verksamheten vid Statens haverikommission som hänför sig till uppgifter om vägtrafiken.

Ansvaret för Vägverkets system för rapportering och registrering av olyckor, STRADA, ska övertas av Transportinspektionen.

Bedömning: Ansvars- och rollfördelningen mellan Statens haverikommission och tillsynsmyndigheterna (Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsinspektionen) enligt lagen och förordningen om undersökning av olyckor skiljer sig för närvarande åt mellan trafikgrenarna. Ansvars- och rollfördelningen bör vara densamma oavsett trafikslag, såvida inte starka skäl talar för att förhållandena inom en viss trafikgren motiverar att särskilda avsteg görs från vad som gäller generellt. Det fordras ytterligare utredning för att avgöra om det

finns sådana skäl samt för att klarlägga hur en generell ansvars- och rollfördelning lämpligen bör utformas.

Verksamheten inom ramen för STRADA bör författningsregleras och finansieringen av rapporteringen från sjukvården säkras genom en överenskommelse mellan staten och kommunsektorn.

5.1 Delbetänkandet och remissyttrandena

5.1.1 Delbetänkandet

Frågor om rapportering, registrering och undersökning av olyckor behandlades i vårt delbetänkande i avsnitten 4.1.1 och 4.5.1 samt i bilaga 8.

Våra överväganden i delbetänkandet utmynnade i förslag om att Transportinspektionen ska överta ansvaret för sådana utredningar av olyckor och tillbud som nu görs av Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsinspektionen. Detsamma föreslogs gälla den statistik över olyckor, tillbud m.m. som ställs samman av dagens inspektioner och Vägverket samt den rapportering som dessa myndigheter gör till myndigheter, andra berörda samt internationella organ. Vidare föreslogs att Transportinspektionen ska överta det finansieringsansvar för Statens haverikommissions (SHK) verksamhet som Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Banverket nu har. I förslagen ingick också att Transportinspektionen ska kunna utföra utredningar av olyckor och tillbud som inte utförs av SHK samt att inspektionen skulle kunna bistå i utredningen av olyckor när SHK så önskar.

Vi bedömde dock att det kan finnas anledning att se över organisation och ansvarsfördelning när det gäller utredningar och rapportering av olyckor. Vidare gjorde vi bedömningen att Transportinspektionen bör vara normgivande för att genomföra olycksutredningar hos väghållare och andra aktörer samt utöva tillsyn över verksamheten. Myndighetsansvaret för Vägverkets system för rapportering och registrering av olyckor, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), borde enligt delbetänkandet utredas ytterligare.

Vi återkommer därför nu till frågor om rapportering, registrering och undersökning av olyckor.

5.1.2 Remissinstansernas synpunkter

Ansvaret för olycksutredningar

Vägtrafikinspektionen anser att myndighetsansvaret bör ändras så att vägtrafikolyckor explicit tas upp i lagen om undersökning av olyckor. Vägtrafikinspektionen anser också att det bör övervägas om Haverikommissionens utredningsansvar för vägtrafikolyckor bör utökas.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) menar att ansvaret för trafiksäkerhetsanalyser bör ligga kvar hos den myndighet som har ett samlat ansvar för att det transportpolitiska målet uppnås inom vägtrafiken.

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) stödjer utredningens bedömning att Transportinspektionen bör vara normgivande för genomförande av olycksundersökningar hos väghållare och andra aktörer samt utöva tillsyn över verksamheten. *Skärgårdsredarna* framhåller att ett samlat myndighetsansvar gör det möjligt att samköra olycks- och incidentdatabaser, så att olycksorsaker som kan vara av gemensamt intresse blir kända för hela myndigheten.

Rikspolisstyrelsen noterar att Polisens inte nämns i avsnittet om utredning och rapportering av olyckor, trots att Polisen har ett utredningsansvar för alla olyckor till dess att det kan konstateras att det inte föreligger något brott. Man påpekar dessutom att Polisen under vissa förutsättningar ansvarar för anmälan till Haverikommissionen och till Arbetsmiljöverket.

STRADA:s organisatoriska hemvist

Vägtrafikinspektionen, *SIKA* och *STR* anser att STRADA-systemet organisatoriskt bör höra till Transportinspektionen. Ett sätt att påskynda utvecklingen av systemet kan enligt Vägtrafikinspektionen vara att lagreglera verksamheten. *SIKA* efterlyser en motivering till förslaget att djupstudierna bör ligga kvar hos Vägverket och menar att det är tänkbart att både djupstudierna och STRADA skulle kunna inrymmas i Transportinspektionen.

SKL och *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande* anser däremot att huvudmannskapet för STRADA bör ligga kvar på Vägverket.

Datainspektionen efterlyser en särskild reglering av STRADA-registret.

5.2 Mot en mer enhetlig analys av olyckor i transportsystemet

Vi har i vårt delbetänkande med tillhörande bilagor relativt utförligt beskrivit hur nuvarande system för registrering, rapportering och undersökning av olyckor är uppbyggt inom de olika trafikgrenarna och hur ansvaret för normgivning, tillsyn m.m. är fördelat på olika myndigheter. Vi beskrev i det sammanhanget också olika utvecklingsinitiativ inom området, såväl på EU-nivå som nationellt. Vi hänvisar därför här till dessa redovisningar.

En iakttagelse som vi gjorde var att systemen för registrering, rapportering och undersökning av olyckor skiljer sig åt mellan de olika trafikgrenarna, men att det pågår en process inom främst EU som siktar på att harmonisera regelverken på området. Vår egen bedömning var också att undersökningar och analyser av olyckor och olyckstillbud borde vara ett av de områden som inrymmer störst möjligheter till synergier och samordningsfördelar när ansvaret för alla trafikgrenar samlas till den nya Transportinspektionen. I vårt fortsatta utredningsarbete har vi därför inriktat oss på att försöka klarlägga hur man inom olika berörda myndigheter ser på detta område och då framför allt på frågan om vad som är en ändamålsenlig ansvars- och rollfördelning mellan en inspektionsmyndighet och ett oberoende undersökningsorgan.

5.2.1 Bestämmelser om undersökning av olyckor

Bestämmelser om undersökning av olyckor finns i lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Lagen innehåller föreskrifter om hur undersökning av olyckor och olyckstillbud från säkerhetssynpunkt ska gå till. I lagen anges bland annat vilka olyckor och olyckstillbud som ska undersökas och särskilda kriterier anges för när undersökningar ska genomföras i fråga om olyckor inom luftfart, sjöfart och järnväg samt andra allvarliga olyckor.

Enligt lagen ska undersökningarna syfta till att klarlägga såväl händelseförloppet och orsaken till olyckan eller tillbudet som skador och effekter i övrigt. Undersökningarna ska också ha som syfte att ge underlag för beslut om åtgärder för att förebygga liknande händelser eller begränsa effekten av dem. De ska vidare ge underlag för att kunna bedöma de insatser som samhällets rädd-

ningstjänst har gjort och om det finns anledning att förbättra dem. Det finns också bestämmelser om hur undersökningarna ska genomföras och om undersökningsmyndigheternas befogenheter.

I förordningen om undersökning av olyckor anges vilka myndigheter som ska undersöka olyckor och olyckstillbud. Vidare finns föreskrifter om tillsynsmyndigheternas medverkan i undersökningarna, om vilka som ska underrättas om undersökningarna, om undersökningar utomlands, om rapportering av undersökningsresultaten, om rapportering och underrättelser om inträffade olyckor m.m.

5.2.2 Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK) är det oberoende organ som har huvudansvaret för undersökningar av olyckor eller olyckstillbud enligt de bestämmelser som redovisats ovan. SHK har dock, utom i fråga om järnvägsolyckor, möjlighet att överlåta åt någon annan att göra en undersökning. Detta får dock inte ske om det skulle rubba tilltron till undersökningens objektivitet. Försvarsmakten, Sjöfartsverket (Sjöfartsinspektionen) och Luftfartsstyrelsen ska på begäran ställa experter till SHK:s förfogande för undersökningar av olyckor eller tillbud och har också rätt till insyn i SHK:s undersökningar.

Avgörande för om en undersökning ska genomföras av SHK är normalt olyckans svårighetsgrad. Om flera personer har omkommit eller blivit allvarligt skadade, eller om omfattande skador har orsakats på materiel eller miljö, finns normalt skäl för SHK att genomföra en undersökning. Sedan år 1990 har omkring 50 flygolyckor och sammantaget ungefär tio olyckor av andra slag utretts varje år.

SHK:s verksamhet är helt inriktad på att undersöka enskilda olyckor och myndigheten gör inga egentliga temaöversyner eller insatser för att identifiera mönster utifrån ett större antal olyckor. Däremot följer man olycksutvecklingen för att få uppslag till vilka olyckstyper som bör undersökas.

5.2.3 Luftfart

SHK utreder olyckor och allvarliga tillbud inom civil luftfart sedan 1978. Luftfartsstyrelsen är säkerhets- och tillsynsmyndighet inom luftfartsområdet.

SHK undersöker i första hand händelser som har inträffat i Sverige. SHK undersöker även händelser som har inträffat utomlands, om de berör ett svenskt luftfartyg och annat inte följer av en internationell överenskommelse. Sådana överenskommelser innebär i allmänhet att flygolyckor undersöks av den stat där olyckan inträffat.

En flygolycka ska undersökas om någon människa har omkommit eller skadats allvarligt, luftfartyget eller annan egendom har fått betydande skador, omfattande skador har uppstått i miljön eller om luftfartyget har försvunnit vid flygning eller är oåtkomligt. Ett tillbud till en olycka ska undersökas om det har inneburit allvarlig fara för en olycka, om det tyder på väsentliga fel hos luftfartyget eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

SHK har alltså huvudansvaret för att utreda alla luftfartsolyckor som sker i Sverige. Luftfartsstyrelsen kan emellertid med stöd av lagen och förordningen om undersökning av olyckor utreda vissa av de olyckor som SHK inte undersöker. SHK:s utredningar har i många fall givit rekommendationer till Luftfartsstyrelsen som har i uppgift att vidta åtgärder med anledning av olyckan. Det kan t.ex. vara speciella tillsynsinsatser eller ändringar i bestämmelser. Luftfartsstyrelsen beslutar om sådana åtgärder vid sina haverisammanträden. Besluten redovisas i haverimötesprotokoll.

5.2.4 Sjöfart

SHK utreder olyckor och allvarliga tillbud inom sjöfarten sedan 1990. Sjöfartsverket, genom Sjöfartsinspektionen, är säkerhets- och tillsynsmyndighet på sjöfartsområdet.

SHK undersöker händelser som har inträffat i Sverige. En sjöolycka med handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg ska undersökas om flera människor har omkommit eller skadats allvarligt, om omfattande skador har uppstått på fartyg eller i miljön eller om fartyg har försvunnit eller övergetts i sjön. Ett tillbud ska undersökas om det har inneburit allvarlig fara för en olycka, om det tyder

på väsentliga fel hos fartyget eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Om händelsen berör ett utländskt fartyg undersöks den av SHK endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom svenskt sjöterritorium. Handlar det om ett utländskt ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetsfartyg för passagerare i reguljär trafik finns särskilda regler för när Sverige måste inleda undersökning. SHK undersöker händelser som har inträffat utomlands om de berör ett svenskt fartyg och annat inte följer av en internationell överenskommelse. På internationellt vatten utreder flaggstaten.

Även Sjöfartsinspektionen utreder olyckor och tillbud. Om sådana inträffar på svenska handels- och fiskefartyg ska de i princip utredas, oavsett var i världen händelsen inträffar. Dessutom ska olyckor och tillbud som inträffar på utländska fartyg i svenskt territorialvatten utredas. Utredningsarbetet leds av Sjöfartsinspektionens utredningsenhet.

Befälhavaren eller redaren ska rapportera om sjöolyckor och tillbud enligt 6 kap. 14 § i sjölagen (1994:1009) och enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Rapporteringen sker med hjälp av rapportformuläret ”Rapport om sjöolycka”. Sedan haveriutredare tagit del av all tillgänglig information i ärendet, inklusive sjöförklaring och personliga intervjuer, görs en bedömning av om en haverirapport ska skrivas. Om bedömningen resulterar i att haverirapport inte ska skrivas, sker endast statistikbearbetning av ärendet.

5.2.5 Spårbunden trafik

SHK utreder olyckor och allvarliga tillbud inom spårbunden trafik sedan 1990. Järnvägsstyrelsen är säkerhets- och tillsynsmyndighet för spårtrafik sedan den 1 juli 2004.

SHK undersöker händelser som har inträffat i Sverige. En olycka med spårbunden trafik (järnväg, tunnelbana eller spårväg) ska undersökas om flera människor har omkommit eller skadats allvarligt eller om omfattande skador har uppstått på spårfordon, spåranläggningar, egendom eller i miljön. Ett tillbud till en olycka ska undersökas om det har inneburit allvarlig fara för en olycka, om det tyder på väsentliga fel hos spårfordon eller spåranläggningar m.m. eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende. SHK

ska även undersöka mindre allvarliga händelser om det är motiverat från säkerhetssynpunkt.

Den säkerhetstillsyn som Järnvägsstyrelsen utför syftar till att främja en hög säkerhet inom svensk spårtrafik. Järnvägsstyrelsen tillämpar riskbedömningar när valet av säkerhetstillsyn görs. Det innebär att säkerhetstillsynen inriktas mot verksamheter där en olycka kan få stora konsekvenser och sannolikheten för att den inträffar inte är försumbar eller där det är hög sannolikhet för att en olycka kan inträffa och konsekvenserna inte är acceptabla.

Tillsynens huvudinriktning är att kontrollera att verksamhetsutövarna har en fungerande säkerhetsstyrning, dvs. att företagen själva upptäcker och korrigerar sina egna fel och brister. Genom scheman för rullande säkerhetstillsyn utsätts alla verksamhetsutövare någon gång för en säkerhetstillsyn, med olika frekvens beroende på sannolik risk för och konsekvenserna av en olycka. I Järnvägsstyrelsens arbete ingår att använda uppgifter om olyckor, tillbud och avvikelser för att styra inriktningen på sin verksamhet. Järnvägsstyrelsen använder de inrapporterade händelserna för sin händelsebaserade tillsyn. Data från de inrapporterade händelserna används också för att göra riskbedömningar. Dessa används som underlag för att avgöra mot vilka företag och områden Järnvägsstyrelsens tillsyn ska inriktas. Järnvägsstyrelsen är den myndighet som i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG ska lämna en säkerhetsrapport till Europeiska järnvägsbyrån (ERA) för att beskriva den nationella säkerhetsnivån.

Från och med den 1 juli 2007 har Järnvägsstyrelsen inte längre något bemyndigande att undersöka olyckor och tillbud inom spårtrafikområdet med stöd av lagen och förordningen om undersökning av olyckor. Detta ansvar har i sin helhet övertagits av SHK. SHK kan, som tidigare framgått, inte heller överlåta undersökningar inom spårtrafikområdet och Järnvägsstyrelsen har ingen skyldighet att ställa experter till förfogande för SHK:s undersökningar. Järnvägsstyrelsen har dock rätt till insyn i SHK:s undersökningar om de berör spårtrafiken.

5.2.6 Vägtrafik

SHK utreder andra olyckor och allvarliga tillbud, bland annat inom vägtrafiken, sedan 1990. Räddningsverket fungerar som säkerhets- och tillsynsmyndighet.

SHK undersöker händelser som har inträffat i Sverige. En vägtrafikolycka ska undersökas om flera människor har omkommit eller skadats allvarligt eller om omfattande skador har uppstått på egendom eller i miljön och en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt. Ett tillbud till en olycka ska undersökas om det har inneburit allvarlig fara för en olycka, om det tyder på väsentliga fel hos fordon m.m. eller på andra väsentliga brister i säkerhets-hänseende.

SHK ska även undersöka mindre allvarliga händelser om det är motiverat från säkerhetssynpunkt. En vägtrafikolycka undersöks normalt sett endast om den har inträffat inom yrkesmässig trafik och flera personer har skadats allvarligt eller omkommit.

Det finns ingen annan myndighet än SHK som kan undersöka vägtrafikolyckor med stöd av lagen och förordningen om undersökning av olyckor eller som har skyldighet att ställa experter till förfogande för SHK:s undersökningar inom området. Räddningsverket har dock rätt till insyn i SHK:s undersökningar inom bland annat vägtrafikområdet.

5.3 Rapporteringen och registreringen av vägtrafikolyckor

5.3.1 Våra utgångspunkter

I vårt delbetänkande bedömde vi att uppgiften att driva och utveckla det rapporteringssystem för skade- och olycksdata som går under namnet STRADA (SwedishTraffic Accident Data Acquisition) måste anses ligga nära Transportinspektionens tilltänkta verksamhet. STRADA innefattar bland annat insamling, registrering och analys av skador och olyckor inom vägtrafiksystemet som inrapporteras från Polisen och sjukvården och rapporteringssystemet ligger till grund för statistik och utvecklingsarbete inom trafiksäkerhetsområdet.

Vägverket angav dock att det finns starka kopplingar mellan STRADA och de djupstudier av vägtrafikolyckor som verket genomför och Vägverket förordade därför att STRADA och djup-

studierna skulle hållas samman organisatoriskt. I delbetänkandet redovisade vi vår principiella uppfattning att STRADA-systemet har sådan karaktär att verksamheten hör naturligt hemma inom Transportinspektionen. Fältutredningarna och djupstudierna är däremot så nära kopplade till väghållaruppgiften att vi har bedömt att ansvaret i denna del bör kvarstå hos Vägverket.

I vårt delbetänkande konstaterade vi därför att det fanns behov av att närmare utreda hur starka kopplingarna är mellan STRADA å ena sidan och djupstudierna å den andra och hur dessa kopplingar kan säkerställas. Att det pågår ett arbete med att författningsreglera verksamheten och att man inom Regeringskansliet överväger hur verksamheten bör organiseras och finansieras, framhölls som ytterligare skäl för att avvakta med att definitivt ta ställning till myndighetsansvaret för STRADA.

5.3.2 Uppbyggnaden av STRADA

STRADA:s syfte och innehåll

Regeringen gav 1993 Vägverket i uppdrag att utreda hur trafikskadestatistiken skulle utvecklas för att bland annat effektivisera det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Utredningen, som bedrevs i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen, Statistiska centralbyrån, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och SIKÅ, resulterade i ett förslag till att införa ett nytt informationssystem för skador och olyckor i vägtrafiken. Det konstaterades att dåvarande information var ofullständig och innehöll både mörkertal för olika trafikantkategorier och dålig kvalitet på uppgifterna om personskadornas svårhetsgrad.

Med utgångspunkt från rapporten *Vägtrafikens skade- och olycksstatistik* uppdrog regeringen i beslut den 31 oktober 1996 åt Vägverket att införa ett nytt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Enligt regeringsbeslutet skulle Vägverket vara huvudman för informationssystemet och bland annat ansvara för fortlöpande utveckling och uppföljning av systemets funktion och av informationens kvalitet och tillgänglighet. Vidare skulle Vägverket, inom befintliga ramar, ha det finansiella ansvaret för utredning, införande, drift och underhåll av informationssystemet.

I uppdraget ingick att klarlägga följande:

- Hur Polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas.
- Hur samordning ska ske med andra statistik- och informationssystem såväl nationellt som internationellt.
- Hur hänsyn ska tas till sekretess- och integritetsaspekter.
- Hur olika användargrupper ska få tillgång till den information som de behöver.
- Hur fallolyckor bland gående ska inkluderas i systemet.

Vidare angavs att ett nytt informationssystem för vägtrafikens skador och olyckor ska utformas så att det:

- Stödjer trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå.
- Ger underlag som gör det lättare att från trafiksäkerhets synpunkt vidta rätt åtgärder.
- Minimerar dubbelarbete och kostnader inom offentlig förvaltning.

STRADA innehåller uppgifter om dödade och skadade personer i olyckor som är relaterade till vägtrafik och som är kända av polis och/eller sjukvård. Det medför att t.ex. även fallolyckor (gående) är inkluderade. Inmatningsklienterna hos Polisen och sjukvården har i stor utsträckning utformats på ett likartat sätt. Polisens registrering utgår dock från olyckan, medan sjukvårdens utgår från patienten, dvs. skadegrad och diagnos. STRADA har inbyggda kvalitetskontroller i systemet som gör att informationen måste uppnå en viss standard för att kunna levereras till databasen.

Polisrapportering

Från årsskiftet 2002/2003 sker en rikstäckande registrering i STRADA av Polisen och den officiella statistiken över vägtrafikolyckor baseras på denna information. Detta innebär att Polisens uppgifter fortfarande är den grund som kunskapen om vägtrafikens skador och olyckor baseras på. Skillnaden mot tidigare ligger i rapporteringssättet. Kvaliteten förväntas bli högre genom att registrering sker direkt vid källan med mindre påverkan på grunddata som följd. STRADA har också betydligt fler inbyggda kvalitetskontroller än tidigare olycksdatasystem.

Utgångspunkten för den del av informationssystemet som handlar om insamling av olycksdata är att Polisens registrering ska

kunna ske i fält med bärbar dator och GPS. Det skulle dels väsentligt underlätta och påskynda Polisens rapporteringsarbete, dels förbättra kvaliteten på rapporterna. Vissa försök till sådan rapportering har skett inom ramen för uppdraget att utveckla STRADA, men frågan hanteras huvudsakligen av Rikspolisstyrelsen.

När det gäller Polisens olycksrapportering finns enligt Vägverket fortfarande kvalitetsbrister, bland annat i form av fördröjningar i inrapporteringen samt brister i beskrivning och positionering av olyckor. Polisens rapportering styrs i grunden av den kungörelse som reglerar Polisens rapporteringsskyldighet. Kungörelsen föreskriver att dödsolyckor ska rapporteras till Vägverket senast fem dagar efter det att polisen fått kännedom om dödsfallet samt inom sju dagar när det gäller övriga olyckor med personskada. En betydande andel av olyckorna rapporteras dock inte inom föreskriven tidsgräns.

Sjukvårdsrapportering

Av landets samtliga sjukhus med akutmottagningar är i dagsläget drygt 60 procent anslutna till STRADA. Det informationsunderlag som används inom sjukvården har tagits fram av en användargrupp, bestående av sjuksköterskor och läkare. Sjukvårdens informationsunderlag benämns trafikskadejournal, som om möjligt fylls i av patienten för att sedan kompletteras med sjukvårdens uppgifter om skadediagnos.

För sjukvårdens del har registreringen i STRADA inneburit ett merarbete. Detta ryms inte inom sjukvårdens basverksamhet, varför sjukvården kräver en finansiering av merarbetet. Under 2006 fick hälften av de anslutna akutsjukhusen någon form av finansiering från Vägverket för sin STRADA-registrering. Landstingens andel av finansieringen varierar, beroende på hur länge registreringen har pågått. Det finns även inslag av kommunal delfinansiering.

Enligt Vägverket har tillskottet av information från sjukvården på ett mycket påtagligt sätt gett en bild av de brister som finns i Polisens rapportering, bland annat avseende skadegraden hos personer som varit involverade i trafikolyckor.

Sekretess- och integritetsaspekter

I samband med att sjukhusrapporteringen utvecklats har sekretessfrågan enligt Vägverket diskuterats ingående. Under uppbyggnaden av STRADA har personuppgiftslagen (1998:204) tillkommit. Vägverket har gjort bedömning att registrering och hantering av data i STRADA uppfyller kraven i personuppgiftslagen. Ett flertal åtgärder, både tekniska och organisatoriska, har genomförts för att säkerställa integritetsskyddet på individnivå. Enligt Vägverket kan en viss bristande kunskap om tillämpningen av personuppgiftslagen noteras. Förutom personuppgiftslagen berörs STRADA av sekretesslagen (1980:100) samt av författningar som reglerar officiell statistik.

Polisens registrering grundas på en författningsreglerad uppgiftsskyldighet. Regleringen avser dock endast insamlande av uppgifter för statistiska behov, varför det enligt Vägverket finns ett behov av en författningsförändring för att data ska kunna användas i ett vidare perspektiv.

I STRADA har sekretessfrågan i tekniskt avseende hanterats genom att all dataöverföring sker krypterad, och genom att alla uppgifter är avidentifierade för andra aktörer än den som lämnat uppgifterna. Så kan t.ex. det akutsjukhus som registrerat uppgifter i informationssystemet läsa dessa i identifierbar form, medan andra intressenter endast kan ta del av avidentifierad information. Personnummer lagras krypterat i databasen och räknas om till ålder och kön. Samtliga som får tillgång till STRADA:s uttagsklient eller uttag i accessformat får underteckna en sekretessförsäkran. Detta dokument har utarbetats för att tydliggöra roller och ansvar samt minska risken för otillbörlig användning av skadedata på individnivå.

5.3.3 Olika överväganden om STRADA från integritets- och sekretessynpunkt

Utredningen om fordonsbestämmelser m.m.

Genom kommittédirektiv 1999:66 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppgift att bland annat överväga hur behandlingen av personuppgifter i Vägverkets databas för skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet för statistikändamål m.m. borde författningsregleras. Utredaren redovisade uppdraget i betänkandet *Fordonslag m.m.* (SOU 2001:29) och föreslog sammanfattningsvis följande.

Vägverkets vägtrafikolycksregister författningsregleras genom en lag om registrering av vägtrafikolyckor. Enligt denna får personuppgifter i registret behandlas för framställning av officiell statistik och övrig statistik, uppföljning, utvärdering och kvalitets-säkring av trafiksäkerhetsarbetet samt för forskning. Vägtrafikolycksregistret får innehålla endast de uppgifter som behövs för de nämnda ändamålen. Den som bedriver verksamhet inom hälso- och sjukvården ska lämna de uppgifter som behövs för registrets ändamål. Den statistikansvariga myndigheten inom transport- och kommunikationsområdet, SIKKA, får ha direktåtkomst till vägtrafikolycksregistret. Annat utlämnande av uppgifter än genom sådan direktåtkomst får ske på en upptagning för automatiserad behandling, men endast för de särskilt angivna ändamålen.

Förslaget mötte en hel del kritik – särskilt med avseende på hälso- och sjukvårdens uppgiftsskyldighet och de ekonomiska konsekvenserna för sjukvården – och har inte medfört någon lagstiftningsåtgärd. I sitt remissyttrande ansåg Datainspektionen att den föreslagna ändamålsbestämmelsen borde avgränsas och preciseras. Datainspektionen förordade också en mera restriktiv gallringsbestämmelse än den utredningen föreslagit och ansåg att förekomsten av personnummer i registret behöver regleras närmare. Slutligen framhöll inspektionen att lagen bör reglera vilken information de registrerade ska erhålla.

Datainspektionens beslut efter tillsyn

I november 2003 genomförde Datainspektionen en inspektion hos Vägverket med avseende på STRADA och personuppgiftslagen (1998:204). Verket återopade därvid bland annat att behandlingen av personuppgifter i STRADA har lagstöd i 10 § d) och e) samt 19 § personuppgiftslagen och att samtycke till behandlingen av personuppgifter inhämtas från de registrerade vid uppgiftsinsamlingen från sjukvården.

I beslut den 22 december 2004 uttalade Datainspektionen i huvudsak följande: Det rättsliga stödet för Vägverket att behandla känsliga personuppgifter i vägtrafikolycksregistret är oklart. Enligt personuppgiftslagen finns ett förbud att behandla känsliga personuppgifter i 13 §. Om dock den registrerade har lämnat sitt uttryckliga samtycke till behandlingen kan den enligt 15 § vara tillåten. Datainspektionen ifrågasätter om det står klart för patienten att samtycket är frivilligt. Det kan vidare ifrågasättas om Vägverket får behandla känsliga personuppgifter i registret för annan statistik än officiell statistik med stöd av intresseavvägningen enligt 19 § andra stycket. Det kan också ifrågasättas om det finns något rättsligt stöd för att behandla känsliga personuppgifter i registret för uppföljning, utvärdering och kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbetet samt forskning. Datainspektionen har förståelse för behovet av att föra vägtrafikolycksregistret. Det är angeläget att det klaras ut om Vägverket ska föra registret och att det i så fall övervägs om inte särskilt lagstöd bör införas för personuppgiftsbehandlingen.

5.3.4 Vägverkets förslag till författningsreglering av STRADA m.m.

I rapporten *Att beskriva vägtrafikolyckornas hälsopåverkan* redovisade Vägverket hösten 2007 förslag bland annat om hur ett författningsstöd för Vägverkets behandling av personuppgifter i vägtrafikolycksregistret STRADA bör utformas (GD-missiv 2007-09-28, dnr TR 80 A 2006:15746).

För att svara upp mot Datainspektionens krav enligt ovan föreslår Vägverket följande:

- En särskild lag för behandlingen av personuppgifter i STRADA införs. Vägverket ska ha det övergripande ansvaret för databasen och ska vara personuppgiftsansvarigt.
- Personuppgifter i STRADA får behandlas för framställning av officiell och övrig statistik om trafikolyckor och för forskning inom trafiksäkerhetsområdet. I syfte att främja folkhälsan och för att öka kunskapen om olycks- och skadeproblematiken får uppgifterna också behandlas för uppföljning, utvärdering och kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbetet.
- Endast de personuppgifter som behövs för de fastställda ändamålen ska också få behandlas i STRADA. Någon särskild reglering i detta avseende föreslås inte i lagen, utöver vad som sägs angående känsliga personuppgifter samt bemyndigande för regeringen att i förordning ange vilka uppgifter som får antecknas i databasen.
- Personuppgifter som är känsliga enligt 13 § personuppgiftslagen (1998:204) ska inte behandlas i STRADA med undantag av uppgifter som rör hälsa.
- Uppgiftslämnande verksamhet och myndighet som ansvarar för officiell statistik får ha direktåtkomst till STRADA. Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att även annan får ha direktåtkomst. Därutöver bemyndigas regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om begränsningar i vilka uppgifter som får omfattas av direktåtkomst. För vissa ändamål ska uppgifter få lämnas ut på medium för automatiserad behandling. I fråga om sökbegrepp bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om begränsningar i sådan användning.
- Personuppgiftslagens bestämmelser om rättelse och skadestånd ska gälla även för behandlingen i STRADA. Gallring ska som huvudregel ske när uppgifterna inte längre behövs för de angivna ändamålen. Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, ska dock ha rätt att föreskriva undantag
- Beslut om rättelse och om information enligt 26 § personuppgiftslagen (1998:204) får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut ska inte få överklagas
- Vägverket ska utan hinder av sekretess ha möjlighet att från hälso- och sjukvården få de uppgifter som, med utgångspunkt i

ändamålen för STRADA, behövs. Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, ska dock få meddela föreskrifter om begränsningar av de uppgifter som ska lämnas och om villkor för uppgiftslämnandet.

I Vägverkets rapport behandlas också andra frågor med anknytning till STRADA, bland annat vilka mått som bör användas för att beskriva vägtrafikolyckornas hälsopåverkan samt hur registreringen av alkohol- och drogrelaterade olyckor kan förbättras. Enligt uppgift från Näringsdepartementet bereds de frågor som tas upp i Vägverkets rapport för närvarande i Regeringskansliet.

5.3.5 Sambandet mellan STRADA och djupstudierna

Vägverket har på vårt uppdrag gjort en särskild genomlysning av bland annat sambandet mellan STRADA och de djupstudier som verket utför. Resultatet har redovisats i en särskild promemoria (*Promemoria beträffande konsekvenser av en överflyttning av STRADA till Transportinspektionen*, Vägverket 2008-03-25) som sammanfattas i det följande. Utredningen har också fått ett särskilt underlag om sambandet mellan STRADA och djupstudierna från konsulten Claes Johansson (*STRADA och Djupstudier – Underlag för Transportstyrelseutredningens vidare analys och beslut*, Göteborg 2008-03-26).

Såväl STRADA som djupstudierna är enligt Vägverket i dag en del av samma organisatoriska verksamhet (skade- och olycksdata). I STRADA samlas information på bredden och i djupstudierna på djupet. De är med andra ord komplement till varandra. Hanteringen av skade- och olycksdata är enligt Vägverket en process som består i att från information om skador och olyckor bygga upp kunskap om hur dessa ska förhindras. Det sistnämnda betyder att det också måste finnas analytikerkompetens kopplad till insamlandet av data.

STRADA och djupstudieverksamheten är emellertid enligt Vägverket i sak oberoende arbetssätt. Djupstudieverksamheten inkluderar såväl datainsamling som analys i samverkan med berörda aktörer och har som huvudsyfte att identifiera och synliggöra systembrister och hållbara lösningar. Djupstudieverksamheten är något förenklat en del av Vägverkets kvalitets- och ledningsarbete och utgör ett verktyg i arbetet med att systematiskt synliggöra och lyfta avvikelser för ständiga förbättringar. Detta innebär att Vägverket anser att djup-

studieverksamheten bör kvarstå i Vägverkets regi. Trots sina oberoende arbetsätt utgör både STRADA och djupstudier viktiga underlag för Vägverkets trafiksäkerhetsarbete.

På Vägverkets regioner används både djupstudier och STRADA som källor för beslutsunderlag och därmed ställs stora krav på tillgång till, och kunskap om, aktuell information både vad gäller dödade och skadade. Det är enligt Vägverket av stor vikt att myndigheterna inte tillmäter informationen (dödade respektive skadade) olika stor vikt, helt enkelt beroende på att man har bättre kunskap om, och därmed känner större trygghet i, att beskriva det ena eller det andra. Vägverket anser därför att det är av betydelse att *en* myndighet har ansvaret för att leverera den samlade bedömningen av trafiksäkerhetsutvecklingen, exempelvis när antalet dödade minskar samtidigt som antalet skadefall ökar.

Vid en överflyttning av huvudmannskapet för STRADA krävs enligt Vägverket ställningstaganden och klargöranden kring nedanstående aktiviteter, som man bedömer nödvändiga för det fortsatta arbetet:

- Lagar och förordningar som reglerar verksamheten.
- Överenskommelser som reglerar dataleveranser från polis och sjukvård.
- Överföring av data mellan myndigheter.
- Avtal/rutiner för produktion och leverans av officiell statistik.
- Hanteringen av relationerna mellan STRADA och NVDB behöver klargöras, samt därtill hörande analysdatabaser. Verksamheten skade- och olycksdata kräver en decentraliserad organisation, eftersom vägtrafikolyckorna är spridda över hela landet. Det är viktigt med kännedom om lokala och regionala förhållanden för samarbetet med lokala och regionala kontakter.

Om Transportinspektionen övertar huvudmannskapet för STRADA är enligt Vägverket ett samarbetsavtal av yttersta vikt. Samarbetsavtalet måste vara tydligt beträffande vilken av myndigheterna som tar ansvar för olika frågor och verksamheter för att inte skapa onödig förvirring hos de aktörer som i dag berörs av informationssystemet STRADA.

5.4 Utredningens överväganden

5.4.1 Undersökning av olyckor

Som framgår av beskrivningen i avsnitt 5.2 gäller olika bestämmelser om undersökning av trafikolyckor, beroende på inom vilken trafikgren de inträffar. I vissa avseenden är det lätt att inse att detta kan vara befogat, exempelvis när det gäller under vilka omständigheter som en olycka bör undersökas. Det är således enligt vår mening ofrånkomligt att skillnader i fråga om risknivå, olycksfrekvens, olyckskonsekvenser, trafikmiljö m.m. mellan trafikslagen måste tillåtas komma till uttryck i lagstiftningen i form av olika kriterier för när en undersökning ska inledas.

När det däremot gäller de skillnader som finns i ansvars- och rollfördelningen mellan de inblandade myndigheterna, framför allt då mellan SHK som oberoende utredningsorgan och tillsynsmyndigheterna, är det mindre uppenbart vad de grundas på. Eftersom vi har haft som utgångspunkt att omotiverade skillnader mellan trafikslagen bör tas bort i och med bildandet av Transportinspektionen har det varit naturligt att pröva denna fråga i detta sammanhang. I våra överläggningar med berörda myndigheter och övriga intressenter har det dock framkommit att synpunkterna går starkt i sår om vad som är en ändamålsenlig ansvars- och rollfördelning och om vilka uppgifter och bemyndiganden som tillsynsmyndigheterna bör ha.

Betydelsen av att det finns en oberoende undersökningsmyndighet som SHK, som också kan granska tillsynsmyndigheternas verksamhet i samband med olyckor och olyckstillbud, är det ingen som ifrågasätter. Inte heller att det bör ankomma på SHK att avgöra om och när en oberoende undersökning är befogat. Skillnaden i synsätt gäller således i första hand om det finns behov av att tillsynsmyndigheterna därutöver kan göra egna olycksundersökningar med stöd av lagen och förordningen om undersökning av olyckor.

Argument mot att tillsynsmyndigheternas olycksutredningar görs med stöd av lagen

Enligt ett synsätt bör olycksutredningar av det slag som regleras av lagen och förordningen om undersökning av olyckor således endast kunna genomföras av en oberoende myndighet (SHK) och inte av

tillsynsmyndigheterna. Detta är som tidigare framgått redan fallet på spårtrafikområdet och samma ordning bör enligt detta synsätt tillämpas även för övriga trafikgrenar. Det skulle alltså innebära att Luftfartsstyrelsens och Sjöfartsverkets (Sjöfartsinspektionens) nuvarande mandat att på eget initiativ utreda olyckor enligt lagen och förordningen om undersökning av olyckor utmönstras och att något motsvarande mandat inte överförs till Transportinspektionen.

SHK:s möjligheter att överlåta undersökningar till Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket – eller till Transportinspektionen när den nya myndigheten övertar Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverkets uppgifter i denna del – skulle likaså avskaffas med denna uppläggning. Vidare följer av denna linje att Sjöfartsverkets (inspektionens) och Luftfartsstyrelsens skyldighet att ställa experter till förfogande för SHK skulle upphöra och att någon sådan skyldighet inte heller bör finnas för Transportinspektionen. Däremot skulle tillsynsmyndigheternas, bland annat Transportinspektionens, rätt till insyn i SHK:s undersökningar behållas om undersökningarna berör myndigheternas ansvarsområde. Detta sker genom en s.k. koordinator som följer undersökningen.

Som huvudmotiv för denna modell för ansvarsfördelning anges att tillsynsmyndigheterna kan vara en part i målet och alltså inte trovärdiga som oberoende utredningsorgan. Men det framställs också som en resursfråga. Det kan således vara oekonomiskt att dela upp ansvaret för undersökningarna och resurskrävande att hålla en undersökningsorganisation på flera myndigheter. En renodling av rollerna mellan SHK och tillsynsmyndigheterna bedöms också dels undanröja oklarheter om undersökningsansvaret, dels förenkla och snabba på besluten om och hur en undersökning av en inträffad olycka ska genomföras. Om denna beslutsprocess ska omfatta såväl SHK som tillsynsmyndigheterna kan det leda till beslut i flera led, som tar onödig tid och skapar oklarhet för de parter som är inblandade i olyckan. Rönjning av olycksplatsen kan också försenas. Det framhålls dessutom att det kan vara svårt för tillsynsmyndigheternas handläggare att hålla i särrollen som olycksutredare enligt lagen om undersökning av olyckor från rollen som tillsynsmyndighet.

Företrädarna för denna linje ifrågasätter i och för sig inte att en inspektionsmyndighet kan ha behov av att genomföra egna olycksutredningar utifrån sitt allmänna tillsynsansvar och uppgiften att svara för säkerheten i transportsystemet. Man menar dock att en

sådan verksamhet inte behöver baseras på lagen om undersökning av olyckor.

Argument för att tillsynsmyndigheternas olycksutredningar görs med stöd av lagen

Men det finns även de som företräder uppfattningen att det är av största vikt för säkerhetsarbetet att även tillsynsmyndigheterna har möjlighet att genomföra undersökningar med stöd av lagen om undersökning av olyckor i den omfattning som nu sker. Enligt detta synsätt är alltså den nuvarande utformningen av lagen och förordningen om undersökning av olyckor på luftfarts- och sjöfartsområdet ändamålsenlig. Som stöd för denna modell anförs också att det inte står något i lagen om att den endast omfattar oberoende undersökningar och att detta tyder på att lagstiftaren har tänkt sig ett vidare tillämpningsområde än enbart helt oberoende olycksundersökningar.

Man pekar också på att SHK endast genomför ett begränsat antal undersökningar varje år och att undersökningsvolymen är otillräcklig från säkerhetssynpunkt, åtminstone utanför luftfartsområdet. SHK:s utredningar kommer alltså att täcka relativt få aspekter av trafiksäkerhetsproblemen och det anses ligga i samhällets intresse att få säkerhetsproblem mera brett belysta. Exempelvis påbörjade SHK under åren 2005–2007 endast en utredning av vägtrafikolyckor per år.

Ett från tillsynssynpunkt allvarligt problem med SHK:s olycksundersökningar anges också vara att de ofta tar lång tid att färdigställa. Utredningstiden för de elva avslutade SHK-undersökningar som genomförts på sjöfartsområdet under perioden 2002–2006 uppges exempelvis vara över 1,5 år i medeltal. En tillsynsmyndighet kan ha behov av att snabbare tillgodogöra sig den information som kan utvinnas ur en olycka eller ett olyckstillbud. Det har också ifrågasatts hur SHK ska kunna säkerställa tillgången till expertis för sina undersökningar om Transportinspektionen fortsättningsvis inte ska ha en skyldighet att ställa experter till SHK:s förfogande.

De som vill värna tillsynsmyndigheternas rätt att genomföra egna olycksundersökningar pekar också på att förordningen om undersökning av olyckor utgör ett effektivt hinder för en befarad brist på trovärdighet, eftersom det i § 2 andra stycket anges att:

”En undersökning får dock inte överlätas, om det skulle rubba tilltron till undersökningens objektivitet att den inte görs av Statens haverikommission eller om det i övrigt finns särskilda skäl till att undersökningen görs av Haverikommissionen.” Man menar att det därmed är SHK som redan nu har full rådighet över trovärdighetsfrågan.

Om lagen och förordningen om undersökning av olyckor ändras så att tillståndsmyndigheternas möjlighet att göra egna olycksundersökningar avskaffas finns det också farhågor för att tillsynsmyndighetens roll kommer att förändras och att möjligheter att agera som tillsynsmyndighet begränsas. Det kan exempelvis bli svårt för Transportinspektionen att motivera att den ska kunna ta del av uppgifter om fordon, farkoster och företag om inspektionen inte har ett tydligt uttalat undersökningsmandat. Vidare framhålls olycksutredningarnas betydelse ur ett kvalitetsperspektiv. Varje organisation bör enligt detta synsätt ha möjlighet att utföra utredningar inom sitt ansvarsområde för att kunna vara trovärdig kvalitetsmässigt.

Fördjupad analys behövs

Vid en summering av de synpunkter som har framkommit på organisationen av olycksundersökningar kan det finnas anledning att ta fasta på att det råder en samsyn om att det behövs en oberoende undersökningsmyndighet i form av SHK och att denna myndighet inom de ramar som lagstiftningen ger själv bör kunna avgöra när en oberoende undersökning är motiverad. Det finns också i hög grad en samsyn om att även tillsynsmyndigheterna kan ha skäl att genomföra egna olycksutredningar som ett komplement till SHK:s verksamhet och för att belysa olyckor och olyckstillbud från ett tillsynsperspektiv. Den kritiska frågan är alltså om den sistnämnda verksamheten bör ske med stöd av lagen om undersökning av olyckor eller om den bör motiveras och regleras på annat sätt.

Med utgångspunkt i den redovisning som vi nu har gjort av olika argument för hur ansvars- och rollfördelningen bör se ut mellan SHK som oberoende undersökningsorgan och Transportinspektionen som tillsynsmyndighet finner vi att frågan bör utredas mer grundligt än vad som är möjligt inom ramen för vårt nuvarande uppdrag. Det innebär att vi håller fast vid vårt förslag från del-

betänkandet att Järnvägsstyrelsens, Luftfartsstyrelsens och Sjöfartsverkets uppgifter tills vidare ska övertas i oförändrad form av Transportinspektionen.

Huvudinriktningen för den särskilda utredning som vi föreslår anser vi alltjämt bör vara att åstadkomma en för de olika trafikslagen gemensam ordning för olycksundersökningar. Vi har för vår del inte funnit några tungt vägande skäl för att Transportinspektionens ansvar och bemyndiganden enligt lagen om undersökning av olyckor ska skilja sig åt, beroende på i vilket trafikslag olyckan inträffar. En sådan inriktning skulle alltså innebära att Transportinspektionens mandat och ansvar antingen utvidgas på spårtrafikområdet eller inskränks på luftfarts- och sjöfartsområdet, så att rollen på dessa områden överensstämmer med vad som nu gäller på spårtrafikområdet. Vi föreslår i det följande att vägtrafiken ska behandlas på samma sätt som övriga trafikgrenar när det gäller undersökning av olyckor och det bör även gälla i de avseenden som nu behandlats.

Vi vill dock inte helt utesluta att det kan finnas speciella skäl som kan medföra att ansvars- och rollfördelningen när det gäller undersökning av olyckor bör avvika inom något trafikslag, exempelvis att strukturen hos trafikföretagen eller andra förutsättningar för undersökningarna är sådana att det motiverar avsteg från vad som anses vara lämpligt i övrigt. Det bör därför ingå i en fördjupad utredning att pröva även denna sak. Om man kommer fram till att tillsynsmyndigheternas möjligheter att genomföra olycksutredningar bör utmönstras ur lagen om undersökning av olyckor är det också angeläget att belysa om det behövs annat legalt stöd för myndigheternas egna olycksutredningar och hur detta i så fall lämpligen bör utformas.

Förtydliga vägtrafikolyckorna i lagen

Av de olyckor och olyckstillbud som ska undersökas enligt lagen om undersökning av olyckor omnämns olyckor inom luftfart, sjöfart och spårtrafik i särskilda punkter med angivande av vilken typ av olyckor som ska undersökas. Olyckor inom vägtrafiken omnämns däremot inte utan de ingår i gruppen "andra allvarliga olyckor". I samband med att Transportinspektionen bildas och får ett allmänt ansvarsområde som sträcker sig över samtliga trafikslag är det enligt vår mening naturligt och lämpligt att vägtrafiken

behandlas på samma sätt som övriga trafikgrenar när det gäller undersökning av olyckor.

Vägrafikolyckorna på väg har en sådan omfattning att trafik-säkerhetsarbetet bör bedrivas på bred front och att analyserna och undersökningarna av de olyckor som inträffar måste ske i många former, exempelvis genom de särskilda trafiksäkerhetsanalyser och djupstudier som vi behandlar i andra delar av detta betänkande. De undersökningar som ska genomföras enligt lagen om undersökning av olyckor måste därför, som vi ser det, inriktas mot sådana olyckor och olyckstillbud där det finns särskilda omständigheter som motiverar att en undersökning sker i denna form.

SHK anser att dessa undersökningar på vägrafikområdet i huvudsak bör vara inriktade mot olyckor och olyckstillbud inom yrkestrafiken och i synnerhet mot olyckor och olyckstillbud som berör transporter av farligt gods. Vi delar denna bedömning. Vi föreslår mot denna bakgrund att lagen om undersökning av olyckor nu ändras så att vägrafikolyckor omnämns särskilt i lagens 2 §, punkten 4. I 3 § i förordningen, som också kompletteras med vägrafiken, sägs att olyckor och tillbud som inte är av den art som anges i 2 § i lagen ändå ska undersökas om det är påkallat från säkerhetssynpunkt.

Enligt vår mening är det också naturligt att Transportinspektionen i och med bildandet av myndigheten blir tillsynsmyndighet enligt 5 § i förordningen om undersökning av olyckor även när det gäller vägrafik. Detta föreslår vi ska ske genom en ändring av 3 § i förordningen (se författningsförslagen). Eftersom Transportinspektionen förutsätts överta Järnvägsstyrelsens, Luftfartsstyrelsens och Sjöfartsverkets/Sjöfartsinspektionens tillsynsansvar kan tillsynsuppgifterna för trafikområdet därmed samlas till en och samma myndighet.

De förändringar som vi nu föreslår i lagen och förordningen om undersökning av olyckor är av tämligen begränsad omfattning. Vi utesluter inte att en mer genomgripande förändring kan vara motiverad för att vägrafiken ska få en behandling som är mer likartad den som gäller för övriga trafikslag. En sådan förändring bör dock enligt vår mening göras först efter det att ansvars- och rollfördelningen mellan SHK och tillsynsmyndigheterna utretts grundligare. I det sammanhanget kan det också finnas skäl att beakta förutsättningarna för de olycksundersökningar utanför transportsektorn som också regleras av lagstiftningen.

Det finns i dag ingen tydligt utpekad tillsynsmyndighet för vägtrafikolyckor, men Räddningsverket har vissa uppgifter i fråga om "övriga olyckor" och ansvaret för att finansiera SHK:s undersökningar inom detta område. Om Transportinspektionen blir tillsynsmyndighet för vägtrafikområdet föranleder det således att inspektionen övertar ett visst finansieringsansvar från Räddningsverket. Med nuvarande verksamhetsvolym beräknas finansieringsbehovet för SHK:s olycksundersökningar på vägtrafikområdet uppgå till i storleksordningen 2,7 Mkr. Vi återkommer i kapitel 12 till vilka konsekvenser detta får för Transportinspektionens budget.

5.4.2 Rapportering och registrering av vägtrafikolyckor

Verksamheten inom trafiksäkerhetsanalyser innebär att följa och analysera trafiksäkerhetsutvecklingen, tillhandahålla trafiksäkerhetsfakta och att analysera effekten av trafiksäkerhetsåtgärder samt att lämna förslag om trafiksäkerhetsåtgärder. I vårt delbetänkande (bilaga 5) bedömde vi att det kommer att finnas behov av denna typ av verksamhet såväl vid Transportinspektionen som vid Vägverket, åtminstone så länge Vägverket har ett övergripande sektorsansvar inom vägområdet.

Vi redovisade samtidigt vår uppfattning att STRADA-systemet i princip har sådan karaktär att verksamheten hör naturligt hemma inom Transportinspektionen. Djupstudierna bedömde vi däremot vara så nära kopplade till väghållaruppgiften att ansvaret i denna del tills vidare borde kvarstå hos Vägverket. Vår preliminära bedömning var också att kopplingarna mellan STRADA å ena sidan och djupstudierna å den andra inte är så starka att de nödvändigtvis behöver integreras inom en och samma myndighet. Vi bedömde dock att ett slutligt ställningstagande i denna del fordrade en mer ingående prövning än vad som varit möjligt inför delbetänkandet. Vi har nu fått det ytterligare underlag från Vägverket som krävs för vårt ställningstagande.

STRADA överförs till Transportinspektionen

När det gäller den fråga som Vägverket skulle belysa i sitt underlag, nämligen kopplingen mellan STRADA och djupstudierna, tolkar vi Vägverkets promemoria så att kopplingarna inte är så starka att

verksamheterna oundgängligen måste integreras inom en och samma myndighet. Vägverket anger således att STRADA och djupstudieverksamheten är i sak oberoende arbetssätt, om än för närvarande organisatoriskt sammanhållna inom Vägverket. I STRADA samlas information på bredden och i djupstudierna på djupet. Verksamheterna är med andra ord komplement till varandra men behöver, som vi uppfattar det, inte vara organisatoriskt integrerade. Med ledning av de utgångspunkter som vi angav i vårt delbetänkande drar vi mot denna bakgrund slutsatsen att ansvaret för förvaltningen och utvecklingen av STRADA bör föras över till Transportinspektionen.

Vårt ställningstagande i denna fråga innebär inte att vi inte ser att det finns starka samband i sak mellan den information som samlas i STRADA respektive byggs upp genom djupstudierna. De synpunkter som vi fått från dem som varit med om att utveckla STRADA går också ut på att framhålla dessa samband. Enligt dem spelar det mindre roll om verksamheten bedrivs inom Vägverket eller Transportinspektionen, huvudsaken är att den hålls samman. När vi för vår del ändå kommit fram till att verksamheterna bör delas upp mellan Transportinspektionen och Vägverket beror det på att vi anser att en sådan ansvarsfördelning är riktig om man ser till respektive myndighets uppgift i stort och tar hänsyn till hur systemen för olycksrapportering, säkerhetsansvar och trafiksäkerhetsanalyser kan förväntas komma att förändras på längre sikt, bland annat inom ramen för den gemensamma utveckling som sker inom EU.

Även om vi kan se fördelar med att hålla samman STRADA och djupstudierna inom en och samma organisation på kort sikt och om man enbart ser till vad som är rationellt inom dessa delsystem, anser vi alltså att en sådan ordning skulle kunna vara ett hinder för utvecklingen på längre sikt och för trafiksäkerhetsarbetet i stort. Vi vill i det sammanhanget även peka på sambandet med vårt förslag till trafiksäkerhetslagstiftning på vägområdet (kapitel 11) som ger väghållaren en särskild roll i fråga om trafiksäkerhetsanalyser, undersökning och rapportering av olyckor och Transportinspektionen särskilda uppgifter i föreskriftshänseende och som tillsynsmyndighet.

Samtidigt finns det anledning att framhålla att den information och kunskap som genereras av såväl STRADA som djupstudierna även fortsättningsvis måste ses som en gemensam resurs för hela samhället. Likaväl som Vägverket, andra väghållare m.fl. bör vara viktiga användare av STRADA har således Transportinspektionen

anledning att noga följa djupstudieverksamheten och tillgodogöra sig de resultat som den ger.

Vår bedömning är också att STRADA är en utomordentligt viktig tillgång i trafiksäkerhetsarbetet och att det finns all anledning att slå vakt om dess funktion och fortsatta utveckling. Vi delar också Vägverkets uppfattning att förvaltningen och utvecklingen av STRADA bör bygga på en nära samverkan mellan Transportinspektionen och Vägverket, liksom med övriga berörda aktörer. Vi anser också att det är angeläget att roller och ansvarsfördelning klargörs genom samarbetsavtal m.m. och att detta bör vara en viktig gemensam uppgift för Vägverket och Transportstyrelseutredningen under den genomförandefas som nu kommer att vidta och pågå fram till årsskiftet 2008/2009.

STRADA bör författningsregleras

Vi anser att verksamheten inom ramen för STRADA bör författningsregleras. En sådan reglering bör inte enbart ta sikte på hur känsliga personuppgifter behandlas i databasen utan även på att säkerställa leveranserna av indata till systemet. Vi bedömer det således inte vara en långsiktigt hållbar lösning att sjukvårdens inrapportering av olyckor och skador baseras på enskilda avtal med varje sjukhus och med individuellt utformade ersättningar kopplade till dessa avtal. Även reglerna för Polisens inrapportering av vägtrafikolyckor bör enligt vår mening ses över i detta sammanhang. Bland annat bör rapporteringskraven moderniseras och anpassas till de nya tekniska möjligheter att överföra informationen som nu erbjuds.

För att STRADA ska få den funktionalitet som eftersträvs, och som det satsats stora resurser på att ge förutsättningar för, måste sjukvårdens inrapportering bli heltäckande. Vi anser att finansieringen av sjukvårdens insatser bör säkras långsiktigt genom en överenskommelse mellan staten och kommunsektorn, exempelvis inom ramen för det allmänna statsbidraget till landstingen.

Vår slutsats i denna del bygger på att väghållare och andra intressenter genomgående framhåller att sjukvårdens registrering i STRADA på ett mycket värdefullt sätt kan komplettera den information som Polisens registrering av vägtrafikolyckor ger. Rapportering från sjukvården kan påtaglig bidra till att minska de stora mörkertal som framför allt funnits i fråga om fallolyckor och singelolyckor,

där motorfordon inte är inblandade (gång- och cykeltrafikanter). Sjukvårdens rapportering till STRADA kan också ge ett betydligt bättre underlag om olyckor och skadade. Genom sjukvårdens diagnosättning kan man definiera allvarlighetsgraden för de skadade. Dessa vinster kan dock enligt vår mening endast uppnås om rapporteringen sker i tillräcklig omfattning och under långsiktigt hållbara former.