

# Regeringens proposition

## 2009/10:20



Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet

Prop.  
2009/10:20

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 24 september 2009.

*Mats Odell*

*Åsa Torstensson*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Den nya myndigheten Transportstyrelsen inrättades den 1 januari 2009 och har som huvudsaklig verksamhet myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsgivning, normgivning och registerhantering inom transportområdet. Verksamheten hanterades tidigare inom bl.a. Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen, se propositionen *Transportstyrelsen och dess verksamhet* (prop. 2008/09:31).

I denna proposition föreslås att länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet förs över till Transportstyrelsen. Därmed samlas dessa frågor i huvudsak inom en och samma myndighet. Till följd av överföringen föreslås också ändrade forum- och instansordningsregler inom körkorts- och yrkestrafikområdet.

Vidare innehåller propositionen förslag till ändringar i bl.a. lagen (2001:558) om vägtrafikregister med anledning av kör- och vilotidsbestämmelserna inom vägtrafikområdet.

Slutligen lämnas förslag till förtydligande av befintligt bemyndigande i yrkestrafiklagen (1998:490) samt en ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor i korrigerande syfte.

De flesta författningsförslag föreslås träda i kraft den 1 januari 2010 och en mindre del den 15 februari 2010.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	6
2	Lagtext.....	7
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	7
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	11
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer .....	12
2.4	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	14
2.5	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	19
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse .....	20
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse .....	22
2.8	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	23
2.9	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	30
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.....	31
2.11	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.....	34
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	35
2.13	Förslag till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.....	38
3	Ärendet och dess beredning.....	39
4	Bakgrund.....	41
4.1	Transportstyrelsen.....	41
4.1.1	Myndighetens verksamhet.....	41
4.1.2	Skälen för myndighetens inrättande.....	41
4.1.3	Transportområdets tidigare organisering på myndighetsnivå .....	42
5	Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m. ....	42
5.1	Bakgrund och allmänna utgångspunkter .....	42
5.1.1	Nuvarande organisation .....	42
5.1.2	Tidigare utredningar.....	43
5.2	Förslag till överföring av länsstyrelsernas verksamhet avseende körkort och yrkestrafik till Transportstyrelsen.....	44

5.3	Bemyndigande avseende avgifter inom yrkestrafikområdet.....	49
6	Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.....	51
6.1	Instansordningen .....	51
6.2	Forumregler.....	54
6.2.1	Allmänna utgångspunkter.....	54
6.2.2	Nya forumregler .....	54
6.2.3	Övrigt .....	60
7	Risikvärdering av företag vid kontroll av efterlevnad av bestämmelser om kör- och vilotider, m.m.....	60
7.1	Bakgrund .....	60
7.1.1	Behandling av personuppgifter.....	60
7.1.2	EG:s regelverk om kör- och vilotider .....	62
7.1.3	Nationella regler om kör- och vilotider .....	62
7.2	Förfarandet vid kontroll av kör- och vilotider samt av färdskrivare i företags lokaler .....	62
7.3	Överväganden.....	63
7.4	Bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter, m.m. ....	65
8	Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.....	67
9	Konsekvenser.....	68
9.1	Konsekvenser med anledning av förslaget att föra över länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet.....	68
9.1.1	Konsekvenser av verksamhetsöverföringen för enskilda och företag.....	68
9.1.2	Konsekvenser på statsbudgeten .....	68
9.1.3	Övriga konsekvenser .....	69
9.1.4	Särskilt om överklagande- och forumfrågor.....	69
9.2	Konsekvenser med anledning av förslaget till ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	70
9.3	Övriga konsekvenser .....	70
10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	71
11	Författningskommentar .....	72
11.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	72
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	73
11.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.....	73
11.4	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	73
11.5	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	76

11.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse .....	76
11.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse .....	77
11.8	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	77
11.9	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	78
11.10	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.....	79
11.11	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.....	79
11.12	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	79
11.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.....	80
Bilaga 1	Exempel på avgifter med anknytning till förslag 2.8.....	81
Bilaga 2	Sammanfattning av delbetänkande SOU 2008:9 .....	82
Bilaga 3	Sammanfattning av huvudbetänkande SOU 2008:44 (förutom vissa nu inte aktuella avsnitt).....	89
Bilaga 4	Sammanfattning av rapporten Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet .....	101
Bilaga 5	Sammanfattning av Vägverkets rapport Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg.....	106
Bilaga 6	Huvudbetänkandets lagförslag (de nu aktuella).....	109
Bilaga 7	Finansieringsrapportens lagförslag (de nu aktuella).....	122
Bilaga 8	Vägverkets rapports lagförslag.....	125
Bilaga 9	Förteckning över remissinstanser avseende delbetänkandet .....	127
Bilaga 10	Förteckning över remissinstanser avseende huvudbetänkandet.....	129
Bilaga 11	Förteckning över remissinstanser avseende rapporten Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet.....	131
Bilaga 12	Förteckning över remissinstanser avseende rapporten Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg .....	132
Bilaga 13	Lagrådsremissens lagförslag (de nu aktuella).....	133
Bilaga 14	Lagrådets yttrande .....	157

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 september 2009. ....	163
Rättsdatablad.....	164

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
3. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
4. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
5. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
6. lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
7. lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
8. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
9. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
10. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
11. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
12. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister, och
13. lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att 1, 8, 8 d, 9 och 11 §§ lagen (1972:435) om överlastavgift ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1. lastbil, som inte är en EG-mobilkran,
2. buss,
3. tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller
4. släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I

framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordons-tåget eller vägen.

Med väg avses allmän väg, gata eller annan allmän plats.

Högsta för fordonet tillåtna axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck bestäms med ledning av uppgiften i det senaste registreringsbeviset om den garanterade axelbelastningen.

### *Föreslagen lydelse*

1 §<sup>1</sup>

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1. *en* lastbil, som inte är en EG-mobilkran,
2. *en* buss,
3. *en* tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller
4. *en* släpvagn, som dras av *en* bil, *en* tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av *ett* motorredskap klass I

framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordons-tåget eller vägen.

Med väg avses allmän väg, gata eller annan allmän plats.

Högsta för fordonet tillåtna axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck bestäms med ledning av uppgiften i det senaste registreringsbeviset om den garanterade axelbelastningen.

*Denna lag gäller inte i fråga om ett fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, används hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:225.

8 §<sup>2</sup>

*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 påförs av Transportstyrelsen.*

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.

Överlastavgift får sättas ned eller efterges om det finns särskilda skäl. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos Transportstyrelsen.

8 d §<sup>3</sup>

En polismans beslut, om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, skall skyndsamt underställas länsstyrelsens prövning. Länsstyrelsen skall omedelbart pröva om beslutet skall bestå.

En polismans beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 8 b §, skall polisen och länsstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Länsstyrelsen får vid sin handläggning

Om ett beslut enligt 8 b § gäller, ska polisen och Transportstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,
2. upphäva beslutet som gäller enligt 8 b §, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att länsstyrelsen har beslutat i ärendet om överlastavgift.
2. upphäva beslutet, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att Transportstyrelsen har beslutat i ärendet om överlastavgift.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:560.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2004:1083.



9 §<sup>4</sup>

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 17 § och 8 kap. 2–4 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska också gälla överlastavgift. Det som i 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen sägs om Skatteverket gäller då *länsstyrelsen*.

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 17 § och 8 kap. 2–4 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska också gälla överlastavgift. Det som i 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen sägs om Skatteverket gäller då *Transportstyrelsen*.

11 §<sup>5</sup>

*Länsstyrelsens* beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i *fjärde* 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.

*Transportstyrelsens* beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i *femte* stycket. Skrivelsen med överklagandet *ska* ha kommit in till *Transportstyrelsen* 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 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 hos den länsrätt inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:211.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2004:1083.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

*Länsstyrelsens* beslut enligt *Transportstyrelsens* beslut enligt  
8 d § får inte överklagas. 8 d § får inte överklagas.

En polismans 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 Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (1972:435) om överlastavgift ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagförslag 2.1*

*Föreslagen lydelse*

11 §

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i femte stycket. Skrivelsen med överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen 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 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 motor drivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas hos 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 meddelades.

Ett beslut som rör ett motor drivet fordon som är registrerat här i landet, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets ägaren till det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon överklagas beslutet till den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

En polismans beslut enligt 8 a och 8 b §§ får inte överklagas.

---

Denna lag träder i kraft den 15 februari 2010.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Prop. 2009/10:20

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>2</sup>

Regeringen *bemyndigas att* meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

Regeringen *får* meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
4. postbefordran,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför dessa områden,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
10. registrering av fordon,
11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
12. riksfärdtjänst,
13. tillstånd att bruka svävare,
14. kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter,
15. användning av vattenskotrar eller annan liknande vattenfarkost.

Regeringen *bemyndigas att* meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster *samt* för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13. Regeringen *bemyndigas också att besluta om föreskrifter om* avgifter för farledsverksamheten *samt om*

Regeringen *får* meddela föreskrifter om  
1. avgifter för trafikövervakningstjänster,  
2. avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 13,  
3. avgifter för farledsverksamheten,

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1978:233.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:584.

avgifter för skeppsmätning och  
avgifter för tillstånd enligt första  
stycket 5.

4. avgifter för skeppsmätning,  
5. avgifter för tillstånd enligt  
första stycket 5, och  
6. sanktionsavgifter enligt  
bestämmelser som avses i första  
stycket 14.

Prop. 2009/10:20

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)<sup>1</sup>  
*dels* att 7 kap. 3 § och 10 kap. 4 § ska upphöra att gälla,  
*dels* att i 7 kap. 6 § och 9 kap. 3 § ordet ”länsstyrelsen” i olika  
böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande  
form,  
*dels* att 4 kap. 8 §, 5 kap. 15 §, 7 kap. 2, 5, 8 och 9 §§, 8 kap. 1–3 §§  
samt 10 kap. 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**  
8 §<sup>2</sup>

Ett godkännande som handledare enligt 7 § upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §.

*Länsstyrelsen skall* på begäran av handledaren eller den som övningskör upphäva ett godkännande som handledare.

*Transportstyrelsen ska* på begäran av handledaren eller den som övningskör upphäva ett godkännande som handledare.

**5 kap.**  
15 §<sup>3</sup>

Vad som sägs i 14 § andra stycket gäller inte i fråga om återkallelse med stöd av 3 § 1–6 om prøvotid enligt 3 kap. 18 § löpte för sökanden vid tidpunkten för den händelse som medförde att körkortet återkallades.

Om det i beslut om återkallelse beslutats om krav som *skall* uppfyllas för utfärdande gäller dessa krav i stället för kraven enligt 14 §. Detsamma gäller beslut av körkortsmyndighet som fattats efter beslut om återkallelse men innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtiden löpt ut.

Efter ett beslut om återkallelse enligt 3 § 2–4 får *länsstyrelsen* besluta att en ansökan om körkortstillstånd *skall* ges in. Ett sådant beslut får *länsstyrelsen* meddela om det före utfärdande av

Om det i beslut om återkallelse beslutats om krav som *ska* uppfyllas för utfärdande gäller dessa krav i stället för kraven enligt 14 §. Detsamma gäller beslut av körkortsmyndighet som fattats efter beslut om återkallelse men innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtiden löpt ut.

Efter ett beslut om återkallelse enligt 3 § 2–4 får *Transportstyrelsen* besluta att en ansökan om körkortstillstånd *ska* ges in. Ett sådant beslut får *Transportstyrelsen* meddela om det före

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
7 kap. 3 § 2008:1369  
9 kap. 3 § 2009:189  
10 kap. 4 § 2003:216.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2004:1087.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2003:216.

ett nytt körkort har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd.

utfärdande av ett nytt körkort har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd.

## 7 kap.

### 2 §<sup>4</sup>

*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.

*Transportstyrelsen* 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, och

8. giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort.

*Transportstyrelsen* prövar också ärenden enligt

1. 3 kap. 3 §,

2. 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket, och

3. 3 kap. 16 § 1.

*Transportstyrelsen* prövar frågor om utfärdande av körkort.

### 5 §

Om ett körkort har blivit omhändertaget enligt 5 kap. 7 § första stycket 1–3 skall *länsstyrelsen* utan dröjsmål pröva frågan om körkortet skall återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

Om ett körkort har blivit omhändertaget enligt 5 kap. 7 § första stycket 1, 2 eller 3 ska *Transportstyrelsen* utan dröjsmål pröva frågan om körkortet ska återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

### 8 §

Giltighetstid för återkallelse tills vidare och spärrtid med anledning av återkallelse räknas från den dag då beslutet delges körkortshavaren eller från den tidigare dag när körkortshavaren överlämnar körkortet till *länsstyrelsen*. Har

Giltighetstid för återkallelse tills vidare och spärrtid med anledning av återkallelse räknas från den dag då beslutet delges körkortshavaren eller från den tidigare dag när körkortshavaren överlämnar körkortet till *Transportstyrelsen*. Har

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2003:216.

beslutet föregåtts av ett beslut om omhändertagande av körkortet eller av ett beslut om återkallelse tills vidare, räknas spärrtiden från det först delgivna beslutet. Har giltigheten av beslut om återkallelse av körkort tills vidare löpt ut när slutligt beslut om körkortsingripande fattas *skall* den tid under vilket körkortet varit ogiltigt räknas av från spärrtiden.

Spärrtiden löper i andra fall från den dag som anges i beslutet.

beslutet föregåtts av ett beslut om omhändertagande av körkortet eller av ett beslut om återkallelse tills vidare, räknas spärrtiden från det först delgivna beslutet. Har giltigheten av *ett* beslut om återkallelse av körkort tills vidare löpt ut när slutligt beslut om körkortsingripande fattas *ska* den tid under vilket körkortet varit ogiltigt räknas av från spärrtiden.

## 9 §

Ogiltigt körkort *skall* överlämnas till *länsstyrelsen*.

*Ett* ogiltigt körkort *ska* överlämnas till *Transportstyrelsen*.

## 8 kap.

### 1 §<sup>5</sup>

*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.*

*Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:*

*1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,*

*2. beslut att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2,*

*3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva introduktionsutbildning eller tillstånd enligt 4 kap. 12 § att bedriva riskutbildning, och*

*4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller beslut enligt 4 kap. 13 § att återkalla tillstånd att bedriva riskutbildning.*

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

*Ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut varigenom ärendet avgörs.*

*Länsstyrelsens beslut i ett ärende om godkännande som handledare får överklagas hos Transportstyrelsen.*

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2008:1369.



## 2 §

Följande beslut av Transportstyrelsen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,

2. beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 9 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 12 §, och

3. beslut att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 10 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 13 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsens 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, traktorkort eller förarbevis eller om förnyelse av körkort eller förarbevis samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i ärende om utfärdande av traktorkort eller förarbevis,

2. beslut i ärende om utfärdande av körkort i annat fall än som avses i 1 § första stycket 2,

3. beslut i ärende om förnyelse av körkort eller förarbevis,

4. uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5,

5. beslut enligt 5 kap. 7 § om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis, och

6. beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

## 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 omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör introduktionsutbildning eller riskutbildning överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets klaganden vistas. Övriga beslut överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

*Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.*

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 10 kap.

### 1 §<sup>6</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,

2. länsstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen, och

4. att priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

### 2 §

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, *skall* läkaren anmäla det till *länsstyrelsen*. Innan anmälan görs *skall* läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd *och* traktorkort.

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, *ska* läkaren anmäla det till *Transportstyrelsen*. Innan anmälan görs *ska* läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd *eller* traktorkort.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

## 2.5

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2004:1087.

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagförslag 2.4*

*Föreslagen lydelse*

**8 kap.**

3 §

Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör introduktionsutbildning eller riskutbildning överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den *länsrätt* inom vars domkrets klaganden vistas. Övriga beslut överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets beslutet meddelades.

Transportstyrelsen får föra talan parten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör introduktionsutbildning eller riskutbildning överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets klaganden vistas. Övriga beslut överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets beslutet meddelades.

även till förmån för den enskilda parten.

---

Denna lag träder i kraft den 15 februari 2010.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

Prop. 2009/10:20

Härigenom föreskrivs att 8–10 §§ lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

8 §

*Länsstyrelsen skall utöva tillsyn över deltagarna i försöksverksamheten.*

Om körkortshavaren bryter mot vad som sägs i 6 § skall den villkorliga återkallelsen undanröjas och frågan om körkortsingripande tas upp till förnyad prövning. När spärrtid bestäms med anledning av ett körkortsingripande skall villkorstid då körkortet varit återkallat inte räknas av. Detsamma gäller om körkortshavaren själv vill avbryta deltagandet i försöksverksamheten.

*Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över deltagarna i försöksverksamheten.*

Om körkortshavaren bryter mot 6 § ska den villkorliga återkallelsen undanröjas och frågan om körkortsingripande tas upp till förnyad prövning. När spärrtid bestäms med anledning av ett körkortsingripande ska villkorstid då körkortet varit återkallat villkorligt inte räknas av. Detsamma gäller om körkortshavaren själv vill avbryta deltagandet i försöksverksamheten.

Förnyad prövning får inte inledas efter villkorstidens utgång.

9 §

*Länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd när ansökan om villkorlig återkallelse görs prövar ansökningen. Övriga frågor enligt lagen prövas av samma länsstyrelse.*

*Transportstyrelsen 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.*

*Transportstyrelsens 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.

*Transportstyrelsens beslut enligt första stycket eller enligt föreskrifter som har meddelats med*

*stöd av tillämplig förordning, Prop. 2009/10:20  
överklagas hos den länsrätt inom  
vars domkrets klaganden är folk-  
bokförd.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

Prop. 2009/10:20

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagförslag 2.6*

*Föreslagen lydelse*

10 §

Transportstyrelsens 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.

Transportstyrelsens beslut enligt första stycket eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av tillämplig förordning, överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets klaganden är folkbokförd.

Transportstyrelsens beslut enligt första stycket eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av tillämplig förordning, överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets klaganden är folkbokförd.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 15 februari 2010.

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)<sup>1</sup>  
*dels* att 7 kap. 3 § ska upphöra att gälla,  
*dels* att 2 kap. 2, 4, 15 och 17 §§, 3 kap. 2, 5 och 6 §§, 5 kap. 1, 6, 10  
och 17 §§, 7 kap. 1, 2, 4 och 8 §§, 8 kap. 2 § samt rubrikerna närmast  
före 2 kap. 2 § och 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse,  
*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 kap. 6 a §, av följande  
lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### ***Prövningsmyndigheter***

### ***Prövningsmyndighet***

2 §<sup>2</sup>

Frågor om trafiktillstånd prövas  
1. om sökanden eller inne-  
havaren är en fysisk person, av  
länsstyrelsen i det län där  
personen är folkbokförd,

Frågor om trafiktillstånd prövas  
av Transportstyrelsen.

2. om sökanden eller inne-  
havaren är en juridisk person,  
varmed avses även offentligrätts-  
liga juridiska personer såsom  
staten, en kommun, ett kom-  
munalförbund 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 juri-  
disk person vars ledning finns  
utanför Sverige, prövas frågor om  
trafiktillstånd av Länsstyrelsen i  
Stockholms län.

Transportstyrelsen prövar  
frågor om tillstånd till linjetrafik  
som berör flera län.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 kap. 3 § 2008:1370.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:1370.

Trafikansvariga är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,
2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,
3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,
4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,
5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,
6. i statliga och kommunala organ samt hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1–5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett, och
7. för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får *prövningsmyndigheten* medge

- a) att någon annan än den eller de som nu har angetts *skall* vara trafikansvarig, eller
- b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

Om det finns särskilda skäl, får *Transportstyrelsen* medge

- a) att någon annan än den eller de som nu har angetts *ska* vara trafikansvarig, eller
- b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

#### 15 §

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *prövningsmyndigheten* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *skall* det finnas en föreståndare som har godkänts av *prövningsmyndigheten*. I fråga om denne *skall* 5 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till *prövningsmyndigheten* inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *prövningsmyndigheten* bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *Transportstyrelsen* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *i dödsboet eller konkursboet ska* det finnas en föreståndare som har godkänts av *Transportstyrelsen*. I fråga om denne *ska* 5 § tillämpas. Om det inte har anmälts en föreståndare till *Transportstyrelsen* inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *Transportstyrelsen* bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör



gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

Prop. 2009/10:20

### 17 §<sup>3</sup>

Tillståndets fortsatta giltighet kan prövas på nytt enligt 16 § första stycket när tio år har förflutit efter det att det meddelades och därefter vart tionde år. Prövningen *skall* göras endast om den begärs av någon som är trafikhuvudman och som berörs av linjetrafiken.

En sådan begäran får ges in till *prövningsmyndigheten* tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden.

Tillståndets fortsatta giltighet *får* prövas på nytt enligt 16 § första stycket när tio år har förflutit efter det att det meddelades och därefter vart tionde år. Prövningen *ska* göras endast om den begärs av någon som är trafikhuvudman och som berörs av linjetrafiken.

En sådan begäran får ges in till *Transportstyrelsen* tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden.

## 3 kap.

### *Prövningsmyndigheter*

Frågor om taxiförarlegitimation prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd*.

*Frågor om taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i Skåne län.*

### *Prövningsmyndighet*

#### 2 §

Frågor om taxiförarlegitimation prövas av *Transportstyrelsen*.

#### 5 §

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, *skall* läkaren anmäla det till *prövningsmyndigheten*. Innan någon anmälan görs *skall* läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, *ska* läkaren anmäla det till *Transportstyrelsen*. Innan någon anmälan görs *ska* läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1998:491.

## 6 §

I ett mål eller ärende om taxiförarlegitimation får *prövningsmyndigheten* förelägga den enskilde att ge in läkarintyg.

I ett mål eller ärende om taxiförarlegitimation får *Transportstyrelsen* förelägga den enskilde att ge in läkarintyg.

## 5 kap.

## 1 §

Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, *skall* tillståndet återkallas av *prövningsmyndigheten*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *kan* i stället varning meddelas.

Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, *ska* tillståndet återkallas av *Transportstyrelsen*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *får* i stället varning meddelas.

## 6 §

En taxiförarlegitimation *skall* återkallas av *prövningsmyndigheten* om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, eller

4. begär att legitimationen *skall* återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas *kan* i stället varning meddelas.

En taxiförarlegitimation *ska* återkallas av *Transportstyrelsen* om innehavaren

4. begär att legitimationen *ska* återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas *får* i stället varning meddelas.

## 10 §

Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, *skall prövningsmyndigheten* utan dröjsmål avgöra om legitimationen *skall* återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, *ska Transportstyrelsen* utan dröjsmål avgöra om legitimationen *ska* återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

## 17 §

*Prövningsmyndigheten* utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. *Prövningsmyndigheten* skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt för att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

*Prövningsmyndigheten* utövar också tillsyn över att innehavare av taxiförläggning uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

*Transportstyrelsen* utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. *Transportstyrelsen* ska också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

*Transportstyrelsen* utövar också tillsyn över att en innehavare av taxiförläggning uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

**7 kap.**1 §<sup>4</sup>

*Länsstyrelsens* beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § får överklagas hos *Transportstyrelsen*.

*Länsstyrelsens* beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § får överklagas hos *regeringen*.

*Transportstyrelsens* beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

## 2 §

*Länsstyrelsens* beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

## 4 §

*Länsstyrelsens* beslut i frågor om taxiförläggning får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om taxiförläggning får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:1370.

*I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.*

*Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets personen vistas.*

*Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett lands-ting, överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.*

*Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.*

## 8 §

*En förvaltningsmyndighet får föra talan även till förmån för den enskilda parten.*

*Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.*

## 8 kap.

### 2 §<sup>5</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation *samt avgifter för den kontroll som behövs,*
4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, *samt*
3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation,
4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter,
5. körprov för taxiförarlegitimation, *samt*

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2006:512.

5. körprov för taxiförarlegitimation.

*6. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.*

Prop. 2009/10:20

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 6 a § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagförslag 2.8*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap.**  
**6 a §**

I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den *länsrätt* inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett lands-ting, överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets beslutet meddelades.

I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets personen vistas.

Ett beslut som rör en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett lands-ting, överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets företagets eller verksamhetens ledning finns.

Beslut i andra fall än som sägs i andra och tredje styckena överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets beslutet meddelades.

---

Denna lag träder i kraft den 15 februari 2010.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:492) om biluthyrning dels att i 19 och 23 §§ ordet ”prövningsmyndigheten” ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen”, dels att 4, 10, 11 och 22 §§ samt rubriken närmast före 4 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**Prövningsmyndigheter**

**Prövningsmyndighet**

Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas

4 §

Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av *Transportstyrelsen*.

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.*

10 §

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *prövningsmyndigheten* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *skall* det finnas en föreståndare som har godkänts av *prövningsmyndigheten*. I fråga om denne *skall* 6 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till *prövningsmyndigheten* inom en månad efter dödsfallet

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *Transportstyrelsen* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *i dödsboet eller konkursboet ska* det finnas en föreståndare som har godkänts av *Transportstyrelsen*. I fråga om denne *ska* 6 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till *Transportstyrelsen* inom en månad efter dödsfallet

eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *prövningsmyndigheten* bestämmer. Om inte heller den *andre* föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *Transportstyrelsen* bestämmer. Om inte heller den *andra* föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

#### 11 §

Om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, *skall* tillståndet återkallas av *prövningsmyndigheten*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *kan* i stället varning meddelas.

Om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, *ska* tillståndet återkallas av *Transportstyrelsen*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *får* i stället varning meddelas.

#### 22 §

*En prövningsmyndighets beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

*Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.*

*Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets personen vistas. Ett beslut som rör en juridisk person överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets företagets ledning finns. Beslut i andra fall överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.*

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*



---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

Härigenom föreskrivs att 22 § lagen (1998:492) om biluthyrning ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagförslag 2.10*

*Föreslagen lydelse*

22 §

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den *länsrätt* inom vars domkrets personen vistas. Ett beslut som rör en juridisk person överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets företagets ledning finns. Beslut i andra fall överklagas hos den *länsrätt* inom vars domkrets beslutet meddelades.

Ett beslut som rör en fysisk person överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets personen är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets personen vistas. Ett beslut som rör en juridisk person överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets företagets ledning finns. Beslut i andra fall överklagas hos den *förvaltningsrätt* inom vars domkrets beslutet meddelades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 15 februari 2010.

Härigenom föreskrivs att 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, *eller*

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens.

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, *eller*

*g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85<sup>2</sup> eller*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:124.

<sup>2</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1 (Celex 32006R0561).

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

### 6 §<sup>3</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:448) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, *och*

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den, *och*

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2008:1376.

7. a) *den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och*

b) *det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.*

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *skall* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *ska* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

Prop. 2009/10:20

Härigenom föreskrivs att i 6 kap. 2 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ordet "Sjöfartsverkets" ska bytas ut mot "Transportstyrelsens".

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

*Transportstyrelseutredningen*

Regeringen beslutade i juli 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att förbereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation, *Transportstyrelseutredningen*, (dir. 2007:105). Enligt regeringens bedömning borde det tas ett samlat grepp över myndighetsutövningen på transportområdet och en ny trafikslagsövergripande myndighet bildas.

Den 14 februari 2008 lämnade utredningen ett delbetänkande, *Transportinspektionen – en myndighet för all trafik* (SOU 2008:9). I betänkandet lämnades bl.a. förslag om vilka verksamheter vid olika myndigheter som skulle föras över till en ny myndighet, Transportstyrelsen. Dessutom föreslogs att länsstyrelsernas körkorts- och yrkestrafikverksamhet skulle överföras från och med år 2010. Vad gäller finansiering av den nya myndigheten föreslog utredaren att detta skulle ske genom avgifter. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 2*.

Den 29 april 2008 fattade regeringen genom tilläggsdirektiv (dir. 2008:45) beslut om bl.a. myndighetens inrättande från nästkommande årsskifte och vilka verksamheter som skulle föras över från andra myndigheter. När det gäller länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet skulle detta ske från och med år 2010. Utredningen fick ytterligare uppdrag att lämna förslag angående myndighetens finansieringsform, bl.a. om vilka principer som ska styra valet av finansieringsform samt tillhörande författningsförslag.

Den 2 maj 2008 lämnade utredaren huvudbetänkandet *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m.* (SOU 2008:44). Betänkandet innehöll bl.a. förslag till ändrat överklagandeförfarande av vissa beslut samt författningsförslag med anknytning till samtliga av utredaren lämnade förslag i sakfrågor. Dessutom redovisades fördjupade analyser av de förslag som presenterats i delbetänkandet, däribland förslag om att Transportstyrelsen skulle överta polisens ansvar för kontrollen av kör- och vilotider på väg hos företag. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 3*.

Såväl del- som huvudbetänkandet har remissbehandlats. Förteckningar över remissinstanserna finns i *bilagorna 9* och *10*. I mars 2008 hölls dessutom ett remissmöte som behandlade delbetänkandets innehåll. Sammanställningar av remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2008/854/TR och N2008/3588/TR).

Den 13 oktober 2008 lämnade utredningen rapporten *Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet*. Tre alternativa finansieringsförslag presenterades, varav ett förordades. En sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 4*. Rapporten har remissbehandlats och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (N2008/3588/TR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 11* till denna proposition.

Vägverket fick den 20 juni 2007 i uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. I samråd med Rikspolisstyrelsen skulle Vägverket utreda funktionalitet och efterlevnad av kör- och vilotidsreglerna vid gods- och persontransporter på väg. Vidare skulle förslag lämnas till hur kontrollen av nyttotrafiken på väg kunde förbättras och effektiviseras. Slutligen ingick i uppdraget att se över resursbehovet för kontrollverksamheten samt att lämna förslag till en långsiktig finansiering av verksamheten. En sammanfattning av rapporten *Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg* (dnr N2008/3666/TR) finns i *bilaga 5*. Rapporten remissbehandlades samtidigt som Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 12* och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (N2008/3666/TR).

### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 28 maj 2009 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 13*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 14*. Regeringen har i huvudsak beaktat Lagrådets synpunkter, vilka har medfört justeringar i vissa lagförslag och tillhörande texter i författningskommentaren. I övrigt finns kommentarer till Lagrådets synpunkter i den allmänna motiveringen, se avsnitt 5.3, 6.1 och 6.2.2. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

De ändringar som föreslås i avsnitt 2.2, 2.5, 2.7, 2.9 och 2.11 handlar enbart om den ändrade benämningen från länsrätt till förvaltningsrätt för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans. Med hänvisning till lagförslagets enkla beskaffenhet har Lagrådets hörande i dessa delar ansetts sakna betydelse. Detsamma gäller förslaget i avsnitt 2.13 som enbart rör byte av myndighetsnamn.

### *Fortsatt handläggning*

I tiden efter inhämtandet av Lagrådets yttrande har regeringen gjort den bedömningen att det inte är lämpligt att låta de förslag som i lagrådsremissen hänförde sig till avsnittet om finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet träda i kraft så snart som vid planerat datum, dvs. den 1 januari 2010. Som en följd av detta ställningstagande bör inte heller den planerade överföringen av verksamhet från Arbetsmiljöverket ske vid denna tidpunkt. Denna proposition innehåller därför i huvudsak inga sådana förslag utan dessa kommer att omhändertas i en senare proposition och planeras träda i kraft den 1 januari 2011. Lagrådets yttrande i dessa delar omhändertas följaktligen i den propositionen, se även närmast föregående avsnitt.

Till ytterligare följd av beslutet att avvakta med de finansieringsanknutna förslagen skiljer sig förslaget till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik,



transporter och kommunikationer, se förslag 2.3, även på det sättet att kvarvarande lagtext omdisponerats för bättre överskådlighet. Prop. 2009/10:20

I beredningsunderlaget *Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet*, se bilaga 4, ingår emellertid en del av förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490), se förslag 2.8 samt avsnitt 5.3. Även om detta beredningsunderlag således huvudsakligen rör frågor som kommer att senareläggas, ingår den i sammanfattning som en bilaga i denna proposition.

I *bilaga 1* redovisas för överskådlighetens skull exempel på verksamheter inom yrkestrafikområdet som är eller kan bli föremål för avgiftsuttag. Bilagan grundas till stor del på uppgifter från länsstyrelserna under våren 2009.

## 4 Bakgrund

### 4.1 Transportstyrelsen

#### 4.1.1 Myndighetens verksamhet

Transportstyrelsen, som inrättades den 1 januari 2009, bedriver verksamhet inom samtliga fyra transportslag dvs. järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Myndighetens s.k. kärnverksamhet består av normgivning, tillståndsgivning och tillsyn samt ansvar för de register som behövs för att utöva denna verksamhet. I uppgifterna innefattas krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg, krav på organ och individer som ska verka i systemet, villkor för marknadstillträde och för nyttjande av infrastruktur, viss marknads- och konkurrensövervakning samt villkor för resenäring och de som köper godstransporttjänster. Myndigheten svarar också för omvärldsbevakning, statistik och forskning som stödjer och följer upp densamma (prop. 2008/09:31).

Tidigare utövades verksamheterna inom flera myndigheter – Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket. I och med inrättandet av Transportstyrelsen avvecklades de två förstnämnda myndigheterna och delar av verksamheten hos de två övriga fördes över till styrelsen.

Tullverket hade tidigare vissa uppgifter inom yrkestrafikområdet i form av provnings- och föreskriftsverksamhet vilka, tillsammans med några smärre uppgifter hos Boverket och länsstyrelserna, också förts över till Transportstyrelsen.

#### 4.1.2 Skälen för myndighetens inrättande

Regeringen har uttalat (a. prop. s. 47 ff) att motiven för en trafikslagsövergripande myndighet är flera. För det första, oberoendet mellan det organ som utövar tillsynen och den verksamhet som tillsynen avser, detta för att garantera en effektiv och tillförlitligt genomförd tillsyn. För att uppnå detta är det nödvändigt att skilja tillsyn och normgivning från infrastrukturförvaltarna och transportansvariga. För det andra, ambitionen att samla ett tidigare splittrat tillsynsansvar inom transportsektorn

#### **4.1.3 Transportområdets tidigare organisering på myndighetsnivå**

Transportstyrelsens verksamhet inom järnvägs, luftfarts- och sjöfartssektorerna har till större delen sitt ursprung i Statens Järnvägar (SJ) och Järnvägsinspektionen inom Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. På vägområdet har en stor del av verksamheten bedrivits i Vägverket. Fortfarande bedrivs viss verksamhet i länsstyrelserna – som är regionala körkortsmyndigheter – som t.ex. prövar frågor om körkortstillstånd och körkortsingripanden. På yrkestrafikområdet är länsstyrelserna såväl prövnings- som tillsynsmyndighet för vissa frågor, se närmare avsnitt 5.1.1.

Järnvägsinspektionen omorganiserades till en självständig myndighet genom Järnvägsstyrelsens inrättande den 1 juli 2004. Luftfartsinspektionen inom Luftfartsverket ombildades till den självständiga myndigheten Luftfartsstyrelsen den 1 januari 2005 med funktioner som i stort motsvarade Järnvägsstyrelsens, dvs. normgivning samt tillstånds- och tillsynsverksamhet.

Sjöfartsinspektionens ställning inom Sjöfartsverket hade stora likheter med inspektionsfunktionerna inom Banverket och Luftfartsverket. Dock utgjorde Sjöfartsinspektionen alltså en del av modermyndigheten Sjöfartsverket då Transportstyrelsen bildades den 1 januari 2009.

Vägsektorn skiljer sig från de tre övriga trafikslagen i det att Vägtrafikinspektionen inom Vägverket har haft andra och begränsade uppgifter i jämförelse med inspektionsfunktionerna inom de övriga trafikslagen. Sålunda var stora delar av den verksamhet som fördes över från Vägverket till Transportstyrelsen inte separerad från Vägverkets verksamhet i övrigt.

## **5 Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m.**

### **5.1 Bakgrund och allmänna utgångspunkter**

#### **5.1.1 Nuvarande organisation**

Från och med den 1 januari 2009 är Transportstyrelsen central körkortsmyndighet. Transportstyrelsens huvudsakliga uppgifter på området är att utfärda körkort, pröva frågor med anknytning till utbildning – i första hand rörande trafikskolor – utöva tillsyn och meddela föreskrifter. Vägverket ansvarar även fortsättningsvis för provverksamheten på körkortsområdet. Länsstyrelserna är regionala körkortsmyndigheter, som i huvudsak prövar frågor med anknytning till lämpligheten som körkorts-

havare, t.ex. frågor om körkortstillstånd och körkortsingripanden, godkännande som handledare för övningskörning och vissa dispenser.

Inom yrkestrafikområdet är länsstyrelserna prövningsmyndigheter med ansvar för trafikstillstånd – utom för länsöverskridande linjetrafik – viss internationell trafik samt taxiförarlegitimationer. Länsstyrelserna prövar också frågor om tillstånd till biluthyrning och beslutar om påförande av överlastavgift. Den verksamhet inom yrkestrafikområdet, utom provverksamheten, som före den 1 januari 2009 hanterades av Vägverket och Tullverket är från och med nämnda datum Transportstyrelsens ansvar. Det gäller länsöverskridande linjetrafik, viss internationell trafik, utfärdande av taxiförarlegitimation, meddelande av föreskrifter samt tillsyn inom respektive ansvarsområde.

### 5.1.2 Tidigare utredningar

Frågan om länsstyrelsernas roll inom körkorts- och yrkestrafikområdet har tidigare varit föremål för utredning. I Länsstyrelse- och trafikutredningens slutbetänkande (SOU 1997:6) behandlades bland annat länsstyrelsernas roll inom områdena fordon, trafik och infrastruktur. Utredningen redovisade två huvudalternativ, antingen att den nuvarande organisationen skulle bestå eller att frågorna skulle föras över till Vägverket centralt. Körkortsfrågorna delades upp mellan körkortstillstånd/lämplighetsprövning vid körkortsgivning och körkortsingripande. För en regional hantering av körkorts- och yrkestrafikfrågor talade enligt utredningens mening, förutom kompetensskäl, länsstyrelsernas samarbete med regionala myndigheter. En centraliserad hantering skulle, enligt Vägverkets uppfattning, kunna främja effektivitet och likformighet i bedömningarna. Utredningen föreslog att ärendena om överlastavgift skulle föras till skatteförvaltningen med centralisering till dåvarande Skattemyndigheten i Örebro län. Man konstaterade att antalet ärenden var litet och för att få en enhetlig och likformig behandling var det en fördel om de hanterades inom en myndighet. Utredningen föranledde inte någon ändring av länsstyrelsernas roll på körkorts- och yrkestrafikområdet.

I Körkortsingripandeutredningens betänkande (SOU 2000:26) lämnades förslag till hur handläggningen av körkortsingripanden på grund av trafikbrott kunde flyttas över till det straffprocessrättsliga förfarandet. För handläggningen av övriga körkortsingripanden föreslogs ingen ändring. Utredningen ansåg att en decentraliserad organisation borde vara till fördel för beslutsfattarens kontakter med körkortshavare och för arbetet med att inhämta erforderlig information från läkare och olika myndigheter. Den föreslagna reformen genomfördes inte.

Frågan om förutsättningar för koncentration av körkorts- och yrkestrafikadministrationen var föremål för en utredning inom Näringsdepartementet år 2001 (N2001/2499/IRT). Uppdraget gällde dock inte koncentration inom länsstyrelseorganisationen, utan handlade om en eventuell centralisering till Vägverket. Vägverket förordade i det sammanhanget en centralisering av verksamheten till Vägverket, men under förutsättning att körkortsingripandereformen enligt SOU 2000:26 genomfördes. Verket beräknade att en centralisering skulle kunna inne-

bära en besparing på 33–75 årsarbetskrafter, som vid den tidpunkten motsvarade 18–39 Mkr i kostnader. Den föreslagna reformen genomfördes inte.

I promemorian *Koncentration av länsstyrelseverksamhet*, Ds 2007:28, föreslås som huvudregel att vissa länsstyrelseverksamheter koncentreras till 6–9 utpekade länsstyrelser. Förslaget i promemorian utgår från vissa närmare angivna kriterier för koncentration och aktuella verksamheter bedöms utifrån dessa kriterier. I promemorian görs bedömningen att verksamheterna körkort och yrkestrafik bör koncentreras. Utredningen har remitterats.

## 5.2 Förslag till överföring av länsstyrelsernas verksamhet avseende körkort och yrkestrafik till Transportstyrelsen

**Regeringens förslag:** Lagen (1972:435) om överlastavgift, körkortslagen (1998:488), lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning ändras så att länsstyrelsernas uppgifter gällande tillsyn samt prövning av tillstånd, godkännanden och frågor som gäller överlastavgift inom körkorts- och yrkestrafikområdet fr.o.m. den 1 januari 2010 förs över till Transportstyrelsen.

I nämnda lagar ska det som sägs om länsstyrelser och prövningsmyndigheter i stället gälla Transportstyrelsen. I körkortslagen görs dessutom vissa redaktionella ändringar.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Länsstyrelsen Blekinge län, Länsstyrelsen Dalarnas län, Länsstyrelsen Hallands län, Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Uppsala län, Länsstyrelsen Värmland, Länsstyrelsen Västernorrland, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Länsstyrelsen Örebro och Länsstyrelsen Östergötland* avstyrker i varierande ordalag förslaget att överföra deras verksamhet avseende körkort och yrkestrafik till Transportstyrelsen; *Länsstyrelsen Västmanlands län* begränsar sig dock till att ange sina farhågor med förslaget. Nästan samtliga nämnda länsstyrelser samt *Länsstyrelsen i Kronobergs län* och *Länsstyrelsen Västerbotten* betonar vikten av en regional närvaro och möjlighet till personliga besök. Flertalet nämnda länsstyrelser ifrågasätter starkt de av utredningen förväntade effektiviseringsvinsterna. *Länsstyrelsen Gotlands län* föreslår en samlokalisering med Trafikregistret alternativt att länsstyrelserna även fortsättningsvis svarar för den regionala närvaron. *Länsstyrelsen Gävleborgs län* anser inte att handläggningen av körkort och yrkesmässig trafik bör flyttas till Transportstyrelsen förrän om 5–7 år samt betonar vikten av regional närvaro och samverkan mellan myndigheter. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser att länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet bör ligga kvar på länsstyrelserna, i den mån dessa inte kan utföras helt maskinellt. *Länsstyrelsen Västerbotten*

har understrukt vikten av en lokal förankring i verksamheten, oavsett inom vilken myndighet den bedrivs. *Länsstyrelsen Uppsala län* anser vidare att länsstyrelsen måste erhålla ekonomisk kompensation för de stora omställningskostnader som myndigheten drabbas av vid en överföring av deras verksamhet avseende körkort och yrkestrafik. *Länsstyrelsen Blekinge län*, *Länsstyrelsen Jämtlands län*, *Länsstyrelsen Värmland*, *Länsstyrelsen Kalmar län*, *Länsstyrelsen i Stockholms län* och *Länsstyrelsen Västerbotten* har i varierande ordalag tillstyrkt att ansvaret för frågor om *överlastavgift* överförs till Transportstyrelsen. *Glesbygdverket* anser att konsekvenserna av att flytta körkorts- och yrkestrafikverksamheten till Transportstyrelsen behöver utredas ytterligare och betonar vikten av regional närvaro och möjlighet till personlig kontakt med myndigheten. *Vägfrikinspektionen* och *Motorbranschens Riksförbund* ställer sig bakom förslaget att samla all normgivning, tillsyn och prövning av tillstånd inom körkorts- och yrkestrafikområdet i en myndighet. *Vägfrikinspektionen* motsätter sig dock en fullständig centralisering av verksamheten. *Vinnova* stöder betänkandets slutsatser. *Motormännens Riksförbund* anser att en överföring av länsstyrelsernas ansvar för körkortsfrågor till Transportstyrelsen måste motsvaras av en tydlig förbättring av servicen till medborgarna och att tillräckliga resurser måste avsättas för detta. *ST inom Länsstyrelsen i Stockholms län* motsätter sig att körkorts- och yrkestrafikfrågorna förs över till Transportstyrelsen och ifrågasätter utredningens bedömning av möjligheterna att effektivisera körkortsverksamheten. Organisationen pekar på vikten av regional närvaro och anser vidare att länsstyrelserna måste få täckning för de omställningskostnader de drabbas av vid en överföring av verksamheterna till Transportstyrelsen. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* konstaterar, mot bakgrund av departementspromemorian ”Koncentration av länsstyrelseverksamhet” (Ds 2007:28), att samordningen mellan olika statliga utredningar verkar brista. *Svenska Taxiförbundet* och *Sveriges Åkeriföretag* ställer sig bakom en överföring av länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. *Svenska Taxiförbundet* betonar även vikten av att ta tillvara den kompetens som finns hos länsstyrelserna samt att upprätta regionala kontor. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* är positiva till att alla körkortsfrågor samlas i en myndighet. *Svenska Transportarbetareförbundet* instämmer i länsstyrelsernas betänkligheter mot en flytt av körkorts- och yrkestrafikfrågorna till Transportstyrelsen och betonar vikten av en regional förankring. *Tjänstemännens Centralorganisation* har inget att erinra mot förslaget. *Region Dalarna* anser att utredningen har underskattat den komplexitet och det behov av närhet till medborgarna som kännetecknar körkorts- hanteringen och poängterar att den lokala statliga servicen inte får försämrats. *Rikspolisstyrelsen* ställer sig positiv till att Transportstyrelsen ska utgöra central myndighet i fråga om överlastavgift. *Skatteverket* är tvetsamt till att Transportstyrelsen ska hantera körkortsfrågor.

*Allmänt*

Nästan samtliga länsstyrelser och flera övriga remissinstanser har avstyrkt utredningens förslag att överföra länsstyrelsernas verksamhet inom områdena körkort och yrkestrafik till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens s.k. kärnverksamhet består bl.a. av normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom samtliga fyra trafikslag och regeringens utgångspunkt är därför att all verksamhet som går att hänföra till denna kärnverksamhet ska föras över till Transportstyrelsen. De nu aktuella länsstyrelseuppgifterna faller inom Transportstyrelsens kärnverksamhet, men frågan har ytterligare dimensioner eftersom en överföring av nämnda verksamheter innebär att en central myndighet övertar ansvaret från 21 regionala myndigheter. Detta förhållande medför, enligt regeringens uppfattning, att förslaget även måste innefatta överväganden om möjlig effektivisering och behovet av fortsatt regional verksamhet.

*Möjlig effektivisering*

Flera remissinstanser har ifrågasatt den uppskattade effektivisering av körkortsverksamheten som Vägverket, Trafikregistret, och utredningen har redovisat och har hävdats att ärendenas komplexitet samt oundvikliga materiella och processuella manuella moment har underskattats. Regeringen har förståelse för remissinstansernas farhågor härvidlag. De processuella krav som ställs på verksamheten, såsom kommunikering, beslutsmotivering, delgivning och behandling av överklaganden, liksom de svårigheter som kan finnas vid de medicinska prövningar som behöver göras får inte underskattas. Även om effektiviseringspotentialen således är något oklar i omfattning är det dock regeringens uppfattning att en samlad hantering av de aktuella frågorna skapar utrymme för en betydande effektivisering av verksamheten. En viss effektivisering skulle troligen kunna ske även inom nuvarande organisation, men den stora vinsten ligger enligt regeringens uppfattning i att samla ansvaret för körkorts- och yrkestrafikfrågorna i *en* myndighet. En samlad verksamhetsledning skapar bättre förutsättningar för en mer effektiv verksamhet. Vidare underlättas en enhetlig rättstillämpning av en sådan organisation. Sammantaget med möjligheterna att centralt utveckla och använda ny teknik för en ökad maskinell ärendehantering torde goda förutsättningar för en effektivisering av verksamheten föreligga. Även frågor av administrativ karaktär, såsom en gemensam personalpolitik och kompetensutveckling kan drivas effektivare om *en* myndighet ansvarar för verksamheten. Betydelsen för berörda medborgare att endast behöva vända sig till *en* myndighet när det gäller körkorts- och yrkestrafikfrågor ska inte heller underskattas. När det gäller yrkestrafikområdet saknas en analys av möjlig effektivisering. De effektiviseringsvinster som kan uppnås genom att samla verksamheten till *en* myndighet, som redogjorts för ovan, har dock bäring även på yrkestrafikverksamheten.

Länsstyrelserna och flera andra remissinstanser har betonat vikten av att allmänheten ges möjlighet till personlig kontakt med myndighetens personal i, framför allt, körkortsärenden. Regeringen delar denna uppfattning och anser att en fullständig centralisering av körkortsverksamheten skulle vara negativ både från servicesynpunkt och ur ett rättssäkerhetsperspektiv. Verksamheten på körkortsområdet innefattar myndighetsutövning mot enskild. Ärenden rörande körkortstillstånd och körkortsingripanden berör vidare ett stort antal människor och är normalt sett av stor betydelse för den enskilde. Det är av stor vikt att samtliga medborgare, även de som av olika anledningar har svårt att tillgodogöra sig de tekniska tjänster som finns tillgängliga, ges möjlighet att komma i kontakt med handläggande myndighet. De individuella bedömningar som många gånger behöver göras i körkortsärenden kan dessutom vara av komplicerad natur och kräva en personlig kommunikation mellan berörda medborgare och handläggare.

Vidare har flertalet remissinstanser pekat på vikten av att verksamheten är regionalt förankrad, särskilt vad gäller kontakter med andra myndigheter på regional nivå i samband med körkortsmedicinska prövningar och när det gäller tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. De aktuella körkortsfrågorna rör främst lämplighetsbedömningar av enskilda. Med hänsyn till arten av dessa frågor anser regeringen att en förutsättning för en verksamhetsöverföring är att samverkan ska ske med andra myndigheter, liksom att möjligheterna att använda nödvändig medicinsk sakkunskap inte försämras. Även när det gäller tillsynen av den yrkesmässiga trafiken är det av stor vikt att samverkan med lokala och regionala myndigheter inte försämras. Mot bakgrund av det nu sagda vill regeringen betona att en centralisering av de aktuella verksamheterna till Transportstyrelsen inte innebär att dessa måste lokaliseras till *en* ort. Transportstyrelsen har en regional förankring, vilket skapar möjligheter att sprida verksamheterna på flera orter och därmed inte försämrar kontakten med regionala myndigheter.

Utredningen har i betänkandet angett att avsikten är att verksamheterna på ett par års sikt, i den mån det är rimligt och möjligt, kommer att förskjutas från ett regionalt till ett centralt perspektiv. I den mån Transportstyrelsen verkställer sin avsikt härvidlag förutsätter regeringen att myndigheten beaktar vad som angetts ovan rörande behovet av möjlighet till personliga besök och regional förankring.

### *Frågor om överlastavgift*

Transportstyrelsen tog den 1 januari 2009 över Skatteverkets uppgifter i fråga om överlastavgift. Av förordningen (2008:1103) om överlastavgift framgår att Transportstyrelsen ansvarar för frågor om överlastavgift om inte annat föreskrivs samt att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om inbetalning av överlastavgift. Länsstyrelserna handlägger i dag frågor om påförande av överlastavgift samt överprövar polismans beslut om förskott för överlastavgift eller beslut om att ett visst fordon inte får fortsätta sin färd. Påförande av överlastavgift skiljer sig från övriga länsstyrelseuppgifter inom yrkestrafikområdet genom sin karaktär av

påföljdsprövning vid överträdelse av trafikregler. Verksamheten har dock klara kopplingar till övrig verksamhet på yrkestrafikområdet. Såväl praktiska som ekonomiska skäl talar för att hantera denna i sammanhanget begränsade ärendegrupp på samma sätt som länsstyrelsernas övriga verksamhet på yrkestrafikområdet. Mot bakgrund härav samt till att Transportstyrelsen har tagit över Skatteverkets uppgifter i fråga om överlastavgift framstår det som mest ändamålsenligt att ansvaret för frågor om överlastavgift samlas i en myndighet, Transportstyrelsen. På så sätt undviks att yrkestrafikhanteringen splittras på flera myndigheter.

### *Länsstyrelsernas omställningskostnader*

Några remissinstanser har väckt frågan om ekonomisk kompensation till länsstyrelserna för omställningskostnader i samband med en verksamhetsövergång. Beträffande denna fråga hänvisas till avsnitt 10.1 om konsekvenser.

### *Författningsförslagen*

Lagen (1972:435) om överlastavgift, körkortslagen (1998:488), lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning aktualiseras, förutom i detta avsnitt, beträffande frågor rörande överklagande och forumregler i denna proposition. För tydlighets skull behandlas dock de förslag som lämnas på de olika områdena separat från varandra, se nedan avsnitt 6 när det gäller överklagande och forumregler. För en helhetsbild hänvisas till författningskommentarerna i avsnitt 11.1, 11.4, 11.6, 11.8 och 11.10.

De principiella överväganden som ligger bakom beslutet att föra över länsstyrelsernas verksamhet på körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen har redovisats ovan. För att rent formellt genomföra verksamhetsöverföringen krävs att lagen (1972:435) om överlastavgift, körkortslagen (1998:488), lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning ändras på så sätt att vad som sägs om länsstyrelser och prövningsmyndigheter i nämnda lagar i stället ska gälla Transportstyrelsen.

När det gäller körkortslagen föreslås förutom ovanstående ändringar även vissa redaktionella ändringar samt att 7 kap. 3 § och 10 kap. 4 § ska upphöra att gälla. För en närmare redovisning härvidlag hänvisas till författningskommentaren i avsnitt 11.4.



**Regeringens förslag:** Nuvarande bemyndigande i yrkestrafiklagen (1998:490) avseende möjligheten att meddela föreskrifter om avgifter för den *kontroll* som behövs förtydligas. Dessutom införs ett uttryckligt bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för den *ärendehandläggning* som sker inom yrkestrafikområdet.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens i sak.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Göteborg* har ansett att den skrivning som utredningen föreslog i bl.a. förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen är svårbegriplig.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Allmänt*

Enligt förslagen i detta avsnitt kommer Transportstyrelsen att från och med den 1 januari 2010 ha hand om större delen av den myndighetsutövning som rör yrkestrafikområdet. Redan från och med myndighetens inrättande den 1 januari 2009 har den emellertid haft hand om de yrkestrafikanknutna verksamheter som tidigare hörde till Vägverket respektive Tullverket, jfr avsnitt 5.1.1.

#### *Bemyndigande avseende avgifter för kontroll/tillsyn*

I 8 kap. 2 § yrkestrafiklagen finns i dag ett bemyndigande att ”ta ut avgifter för den kontroll som behövs”. Bemyndigandet har överförts mer eller mindre oförändrat från tidigare yrkestrafikförfattningar (se bl.a. SFS 1988:263 och SFS 1979:559). Av prop 1978/79:111 s. 9 framgår att det uttryckligen anges att regeringen får föreskriva avgifter för den kontroll av den yrkesmässiga trafiken som behövs. Detta bemyndigande har emellertid inte utnyttjats.

I 5 kap. 17 och 18 §§ yrkestrafiklagen finns bestämmelser om tillsyn m.m. Där anges bl.a. att prövningsmyndigheten utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

Regeringens förslag härvidlag innebär för det första att begreppet ”kontroll” byts ut mot ”tillsyn”. Det sistnämnda är det som används i övrigt i yrkestrafiklagen liksom i många andra författningar – inte bara på transportområdet – när det gäller den verksamhet som innebär att en myndighet bevakar att aktuella bestämmelser efterlevs. En sådan definition är överensstämmande med Tillsynsutredningens förslag i sitt betänkande (SOU 2004:100). Genom ändringen i yrkestrafiklagen blir det tydligare vad bemyndigandet avser. För det andra placeras avgiftsbemyndigandet i en egen punkt i paragrafen. Detta medför en bättre

åskådlighet liksom undanröjer eventuella oklarheter beträffande bemyndigandets omfattning.

Lagrådet framförde i sitt yttrande att det enligt dess mening är tillåtet att delegera rätten att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, om avgifterna tas ut för konkreta tillsynsåtgärder, eller, för det fall en t.ex. årlig tillsynsavgift tas ut av ett kollektiv, någon tillsynsåtgärd vidtas beträffande var och en i kollektivet under det år som avgiften avser. Dessutom anförde Lagrådet att avgifterna sammantaget inte får överstiga de sammanlagda kostnaderna för den tillsyn som utövas. Lagrådet avslutade sitt yttrande i detta sammanhang med att förutsätta att de föreslagna bemyndigandena används i enlighet med regeringsformens bestämmelser.

Såsom Lagrådet utformat sitt yttrande föranleder det ingen justering av det föreslagna bemyndigandet som sådant. Däremot innebär yttrandet att en specificering av bemyndigandets utnyttjande är nödvändigt på lägre författningsnivå, bl.a. när det gäller årliga eller på annat sätt periodiska avgiftssystem. Regeringen, som på förordningsnivå kommer att föreskriva de närmare förutsättningarna för avgiftsuttaget, har inte för avsikt att gå utöver vad Lagrådet förutsatt.

#### *Bemyndigande avseende avgifter för ärendehandläggning*

Riksdagen har i två generella bemyndiganden överlåtit åt regeringen att meddela föreskrifter om ansöknings- och expeditionsavgifter, dels för domstolar och inskrivningsmyndigheter, dels för statliga förvaltningsmyndigheter.

För de statliga förvaltningsmyndigheterna beslutade riksdagen ett bemyndigande med riktlinjer i anslutning till att expeditionskungörelsen 1992 ersattes av avgiftsförordningen (1992:191). Regeringen har således med stöd av detta riksdagsbeslut möjlighet att bestämma ansökningsavgifter inom ramen för riktlinjerna. Samtidigt gjordes vissa undantag i fråga om myndigheter med reglerad verksamhet enligt s.k. uppdragsmodell. Riksrevisionsverket har pekat på oklarheter kring räckvidden av detta riksdagsbemyndigande och frågat sig om det avser enbart sådana avgifter som reglerades i expeditionskungörelsen eller om det avser *samtliga* ansöknings- och expeditionsavgifter (RiR 2004:7, s. 23 f). Det är vidare oklart om bemyndigandet ska tolkas så att regeringen har rätt att införa *nya* ansöknings- eller expeditionsavgifter.

Avgiftsutredningen har i betänkandet *Avgifter* (SOU 2007:96), rekommenderat att *alla* riksdagens avgiftsbemyndiganden beslutas genom lag, bland annat på grund av de oklarheter som kan uppstå vid beslut i annan form.

För de allra flesta prövningar av olika slag inom yrkestrafikområdet, t.ex. avseende ansökningar om tillstånd och dispenser, tar prövningsmyndigheten ut en avgift. Avgifterna tas ut med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. Något uttryckligt bemyndigande i lag finns emellertid inte. Mot bakgrund av det anförda föreslår regeringen att ett *uttryckligt bemyndigande* att meddela föreskrifter om avgifter för *ärendehandläggning* enligt lagen och enligt före-

skrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning Prop. 2009/10:20  
införs.

*Kammarrätten i Göteborg* har i sitt remissvar framfört synpunkten att den av utredningen föreslagna formuleringen är svårbegriplig. Regeringen har med sin föreslagna formulering beaktat synpunkten. Innehållet i sak är dock detsamma som utredningens.

## 6 Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden

### 6.1 Instansordningen

**Regeringens förslag:** Transportstyrelsens beslut enligt körkortslagen (1998:488) som gäller godkännande som handledare får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Transportstyrelsens beslut enligt yrkestrafiklagen (1998:490) i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § yrkestrafiklagen får överklagas hos regeringen.

**Regeringens bedömning:** Den nuvarande ordningen, att vissa beslut i första instans inom körkorts- och yrkestrafikområdet inte får överklagas, bör kvarstå.

Vissa bestämmelser i körkortslagen bör dock ändras redaktionellt.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Riksdagens ombudsmän (JO)* önskar en mer genomgripande översyn av överklagandebestämmelserna på trafikområdet. *Uppsala tingsrätt* finner behov av en ytterligare analys av konsekvenserna för domstolsväsendet. *Kammarrätten i Göteborg*, *Länsrätten i Östergötlands län*, *Länsstyrelsen Stockholms län* och *Länsstyrelsen i Skåne län* har inget att erinra mot förslaget. *Länsstyrelsen Dalarnas län* anser det motiverat att överväga en annan ordning för överklagande av vissa ärendetyper, men anser att ytterligare analys av konsekvenserna krävs. *Vägverket* ser positivt på utredningens översyn av författningar såvitt gäller möjligheten att överklaga beslut.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *Länsstyrelsebeslut som överklagas hos Transportstyrelsen*

Flertalet beslut inom körkorts- och yrkestrafikområdet överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Vissa länsstyrelsebeslut överklagas dock i dag till Transportstyrelsen och får därefter inte överklagas vidare. Inom körkortsområdet rör det bland annat frågor om godkännande som handledare enligt 8 kap. 2 § tredje stycket körkortslagen (1998:488). Övriga beslut beträffande vilka Transportstyrelsen i dag är sista instans återfinns i körkortsförordningen (1998:980) och yrkestrafikförordningen (1998:779). Antalet aktuella beslut, inklusive beslut enligt körkorts-

förordningen och yrkestrafikförordningen, som i dag överklagas till Transportstyrelsen uppgår enligt utredningen till omkring 100 stycken per år, varav den största gruppen utgörs av beslut rörande godkännande som handledare.

Regeringen föreslår i avsnitt 5.2 i denna proposition att länsstyrelsernas uppgifter inom körkortsområdet ska föras över till Transportstyrelsen. Detta förhållande medför att Transportstyrelsen efter verksamhetsöverföringen prövar ärenden rörande godkännande som handledare både som första och sista instans. Genom artikel 6.1 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) garanteras enskilda rätt till domstolsprövning av tvister som rör bl.a. civila rättigheter. Var och en som uppfyller kraven i 4 kap. 7 § körkortslagen får godkännas som handledare vid övningskörning. Möjligheten att godkännas som handledare är utformad på ett sådant sätt att det får anses vara fråga om en sådan rättighet som avses i artikel 6.1 i Europakonventionen. Till detta kommer att de aktuella besluten i många fall har stor ekonomisk betydelse för enskilda, eftersom de samtidigt innebär att övningskörning kan ske under uppsikt av den godkända handledaren i stället för en trafiklärare vid en trafikskola. En rätt till domstolsprövning av Transportstyrelsens beslut om godkännande av handledare bör därmed finnas. Besluten om godkännande som handledare bör få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. 8 kap. 1 och 2 §§ körkortslagen ska ändras i enlighet härmed.

Länsstyrelsens beslut i ett ärende om tillstånd till linjetrafik som endast berör ett län samt villkor för och omprövning av ett sådant tillstånd överklagas i dag hos Transportstyrelsen, med regeringen som sista instans (se 7 kap. 1 och 3 §§ yrkestrafiklagen). Förslaget om överföring av länsstyrelsernas uppgifter på yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen föranleder inget förslag till ändring av regeringens roll som överprövande instans. Däremot innebär verksamhetsöverföringen att prövningen av dessa frågor sker i två instanser i stället för tre. Effekten av detta skulle kunna bli att antalet ärenden som överklagas hos regeringen ökar, eftersom en instans försvinner. Antalet ärenden som överklagas är dock enligt utredningen mycket begränsat, närmast obefintligt. Under 2007 överklagades inte något beslut till Vägverket (som då prövade aktuella överklaganden av länsstyrelsens beslut). Mot bakgrund härav anser regeringen att prövningen av de aktuella ärendena kan ske i två instanser. Med anledning av att Transportstyrelsen enligt förslaget prövar samtliga beslut rörande frågor om linjetrafik saknas anledning att reglera frågor om överklagande av dessa beslut i separata paragrafer. Regeringen anser att samtliga bestämmelser rörande överklagande av beslut om linjetrafik bör föras samman i 7 kap. 1 § yrkestrafiklagen. 7 kap. 3 § yrkestrafiklagen blir med anledning härav överflödigt och bör upphävas.

#### *Beslut av Transportstyrelsen som inte får överklagas*

Enligt 8 kap. 2 och 3 §§ körkortslagen får vissa beslut som Transportstyrelsen fattar som första instans inte överklagas. Det gäller beslut enligt körkortslagen om utfärdande av körkort – utom i fråga om kravet på

permanent bosättning eller studier i Sverige under minst sex månader – utfärdande av traktorkort eller förarbevis, förnyelse av körkort eller förarbevis, beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket körkortslagen, en uppmaning att ange vilket av flera körkort som ska behållas enligt 3 kap. 13 § första stycket 5, beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort traktorkort eller förarbevis enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov. *Lagrådet* har beträffande 8 kap. 3 § i lagrådsremissens lagförslag framfört den synpunkten att om inte andra beslut är överklagbara än de som anges i 8 kap. 1 och 2 §§, uppräkningsen i 3 § bör ersättas med en regel om att andra beslut inte får överklagas. Regeringens syfte med de föreslagna ändringarna av överklagandebestämmelserna är inte att ändra bestämmelsernas struktur på annat sätt än som följer av överföringen av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen. Lagstiftningstekniken att räkna upp de beslut som inte får överklagas används vidare i flera andra författningar på trafikområdet, jfr 5 kap. 6 § fordonslagen (2002:574) och 7 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490). Med hänsyn härtill och till att körkortslagen för närvarande är föremål för översyn (SOU 2008:130) finner regeringen att bestämmelsens nuvarande struktur tills vidare bör behållas.

Vidare har *Lagrådet* ifrågasatt behovet av överklagandeförbud beträffande åtminstone beslut om villkor som innebär krav på automatväxlat fordon, om villkoret inte är medicinskt betingat, liksom beslut om utfärdande av körkort i annat fall än vägran att utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2. *Lagrådet* har anfört att det i förarbetena till dessa bestämmelser framgår att besluten antingen undantagslöst torde vara av gynnande karaktär för den enskilde eller att de baseras på omständigheter som normalt inte är tvistiga och att överklagandeförbuden därmed framstår som överflödiga, då det redan av 22 § förvaltningslagen (1986:223) framgår att beslut som inte går den enskilde emot inte är överklagbara. Regeringen delar *Lagrådets* uppfattning beträffande beslut om villkor som innebär krav på automatväxlat fordon, om villkoret inte är medicinskt betingat. Det uttryckliga förbudet att överklaga dessa beslut bör således tas bort ur uppräkningsen.

Förbudet att överklaga beslut om utfärdande av körkort i annat fall än vägran att utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 kan som *Lagrådet* säger ifrågasättas. Om detta förbud ska tas bort ur uppräkningsen av inte överklagbara beslut bör dock, enligt regeringens mening, övervägas om inte även förbuden att överklaga beslut om utfärdande av traktorkort och förarbevis samt beslut i ärende om förnyelse av körkort eller förarbevis bör tas bort. Som sagts ovan är regeringens syfte med de nu föreslagna ändringarna av överklagandebestämmelserna inte att ändra bestämmelsernas struktur och innehåll på annat sätt än som följer av överföringen av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen. Med hänsyn härtill, och till att den ändring som föreslås, enligt regeringens mening medför ytterligare överväganden finner regeringen att bestämmelsens nuvarande struktur tills vidare bör behållas. Den föreslagna ändringen kan i stället lämpligen behandlas inom ramen för den översyn av körkortslagen som för närvarande pågår.

Bestämmelsen bör utformas i enlighet med vad som sagts ovan. För en närmare redovisning hänvisas till författningskommentaren i avsnitt 11.4.

### 6.2.1 Allmänna utgångspunkter

Av 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar framgår att ett beslut ska överklagas till den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, om det inte för ett visst slag av mål föreskrivs annat i lag eller förordning.

I 5 § förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. anges vilka länsrätter som finns och på vilka orter kanslierna ska vara belägna. I 6 § samma förordning föreskrivs att länsrättens domkrets är länet samt att domkretsen för vissa länsrätter – de i Västra Götalands län – utgörs av kommuner på sätt anges i bestämmelsen.

Bestämmelsen om att ett beslut ska överklagas till den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats har tolkats så att det är den beslutande "arbetsenhetens" placering som blir avgörande när det gäller att bestämma vilken länsrätt som ska pröva ett överklagande. Till stöd för denna tolkning brukar anges ett uttalande i prop. 1997/98:17 om domstolsfrågor i anledning av den ändrade länsindelningen i västra Sverige där det sägs att styrande för vilken länsrätt som skall pröva överklagandet är var det skattekontor eller – i förekommande fall – det länsstattekontor som har fattat beslutet ligger (prop. 2002/03:99, prop. 2003/04:152, RÅ 1995 ref. 20).

### 6.2.2 Nya forumregler

**Regeringens förslag:** Med undantag av beslut om överlastavgift och om introduktionsutbildning och riskutbildning får Transportstyrelsens beslut i körkorts- och yrkestrafikärenden 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 får 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, får beslutet överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Transportstyrelsens beslut om överlastavgift får i fråga om ett motordrivet fordon som är registrerat i Sverige, 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 andra fall får beslut om överlastavgift överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Övriga beslut av Transportstyrelsen, inklusive beslut om introduktionsutbildning och riskutbildning, får överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Länsrätten i Östergötlands län är positiv till förslaget. Länsstyrelsen Dalarnas län anser att det är en viktig rättssäker-

hetsfråga att den enskilde ges möjlighet till muntlig förhandling i domstol utan allt för lång resväg. *Länsstyrelsen Jönköpings län* bedömer att en centralisering av verksamheterna torde innebära ökade kostnader för någon av parterna i samband med muntlig förhandling efter ett överklagande. *Länsstyrelsen Norrbottens län* anser det vara ytterligt betänkligt att koncentrera verksamheterna till en plats eller några få platser med minskad tillgänglighet till effektiva rättsmedel som följd. *Länsstyrelsen i Skåne län*, *Länsstyrelsen i Stockholms län* tillstyrker förslaget. *Länsstyrelsen Uppsala län* anser att forumreglerna måste ändras om verksamheten centraliseras för att möjliggöra för alla att delta i muntliga förhandlingar, men påtalar att detta torde innebära ökade kostnader för staten. *Länsstyrelsen Västra Götalands län* instämmer i förslaget till ändrade forumregler, men påpekar att en centralisering av körkorts- och yrkestrafikverksamheten blir både kostnads- och resurskrävande för myndigheten vid domstolsförhandlingar. *Uppsala tingsrätt* finner behov av en ytterligare analys av konsekvenserna för domstolsväsendet. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* påpekar att i den mån inte andra regler än 22 a § förvaltningslagen och 33–37 §§ förvaltningsprocesslagen ska gälla, det saknas anledning att i speciallagstiftning särskilt reglera frågan om överklagande. Hovrätten anser vidare att undantag från de allmänna reglerna om vilken länsrätt och kammarrätt som är behörig att pröva överklaganden enligt förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. bör tas in i nämnda förordning och inte i speciallagstiftning. *Kammarrätten i Göteborg* ställer sig bakom utredningens förslag om särskilda forumregler.

## Skälen för regeringens förslag

### *Beslut av länsstyrelse*

Den nuvarande fördelningen av beslutskompetensen mellan länsstyrelserna på körkorts- och yrkestrafikområdet regleras främst i 10 kap. 4 § körkortslagen (1998:488), 9 § lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, 2 kap. 2 § och 3 kap. 2 § yrkestrafiklagen (1998:490), 4 § lagen (1998:492) om biluthyrning och 8 § lagen (1972:435) om överlastavgift.

Körkortslagen har den mest komplexa fördelningen, men utgångspunkten är, liksom i fråga om villkorlig körkortsåterkallelse, taxiförarlegitimation och yrkestrafikfrågor som rör en fysisk person, att personens folkbokföring är styrande för vilken länsstyrelse som ska handlägga ärendet. För fysiska personer som inte är folkbokförda i Sverige är vistelselandet avgörande enligt körkortslagen, medan yrkestrafiklagen och lagen om biluthyrning anger en bestämd länsstyrelse (*Länsstyrelsen i Skåne län* beträffande taxiförarlegitimation och *Länsstyrelsen i Stockholms län* i övrigt). I körkortsärenden finns ytterligare bestämmelser för den som varken är folkbokförd eller har bestämd vistelseort i Sverige. Behörig myndighet är då, beroende på ärendetyp, länsstyrelsen i det län där ett ingripande eller en straffbelagd förseelse har skett eller den länsstyrelse som meddelat det senast gällande körkortstillståndet eller beslutat om det senast gällande körkortet. Den behöriga länsstyrelsen har

vidare möjlighet att hänskjuta ett ärende till en annan länsstyrelse om sökanden begär det och länsstyrelsen finns det lämpligt.

För juridiska personer gäller enligt yrkestrafiklagen och lagen om biluthyrning att ärendet prövas av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Om ledningen finns utanför Sverige ska ärendet prövas av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Överlastavgift som rör ett motordrivet fordon som är registrerat här i landet eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, påförs av länsstyrelsen i det län där den registrerade ägaren av det motordrivna fordonet har sin adress enligt vägtrafikregistret. I fråga om andra fordon påförs avgiften av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Den föreslagna överföringen till Transportstyrelsen av länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet, se avsnitt 5.2, medför att ärendehandläggningen inte längre kommer att ha några formella geografiska begränsningar. Det ankommer på Transportstyrelsen att besluta om myndighetens organisation. Transportstyrelsen ska vidare utnyttja kapaciteten i organisationen på lämpligt sätt, vilket kan komma att innebära att ärendehandläggningen koncentreras till en ort i vissa fall och till några orter i andra fall. Ärenden kan vidare komma att flyttas inom myndigheten och då över större geografiska områden än vad som gäller i dag. Nuvarande regler rörande fördelningen av beslutskompetens mellan länsstyrelserna, som beskrivits ovan, fyller därmed inte längre någon funktion, eftersom beslutskompetensen kommer att gälla Transportstyrelsen som helhet.

Länsstyrelsernas beslut överklagas i allt väsentligt hos allmän förvaltningsdomstol, vilket innebär att prövningen sprids till samtliga länsrätter och kammarrätter. Vid en överföring av länsstyrelsernas uppgifter till en central myndighet kan en tillämpning av den allmänna forumregeln i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar, som utgår från var beslutet är fattat, leda till att mål handläggs geografiskt långt från den enskilde och till att måltillströmningen till i första hand länsrätterna kan komma att variera mycket. En sådan ordning skulle, som flera remissinstanser påpekat, vara negativ för den enskilde och domstolarna skulle få begränsade möjligheter att förutse sin arbetssituation. Forumreglerna bör därför, enligt regeringens mening, anpassas till den nya organisationen.

I samband med inrättandet av en gemensam myndighet för hela skatteförvaltningen den 1 januari 2004 har särskilda forumregler införts för den verksamheten (prop. 2002/03:90). Särskilda forumregler har även införts med anledning av inrättandet av Försäkringskassan den 1 januari 2005 (prop. 2003/04:152). Dessa forumregler utgår i huvudsak från var den som berörs av ett beslut finns.

Flera remissinstanser har framhållit att det är viktigt att mål på körkorts- och yrkestrafikområdet handläggs av den länsrätt som geografiskt är närmast för den enskilde som ärendet berör. I framtiden bör enligt regeringen det styrande vara var medborgarna och andra intressenter finns och inte den beslutande myndigheten (prop. 2008/09:165). Regeringen anser vidare att det är viktigt att reglerna om behörig domstol blir enkla, klara och enhetliga. En ytterligare utgångspunkt för en forumbestämmelse för dessa mål bör vara att denna ska leda till en jämn och, i så stor utsträckning som möjligt, förutsebar måltill-



strömning till länsrätterna. Tillströmningen bör inte påverkas av hur Transportstyrelsen väljer att organisera sin verksamhet. Vid en överföring av länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen uppfyller nuvarande allmänna forumregel inte dessa krav. Regeringen har den 2 april 2009 gett Domstolsverket i uppdrag att för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans lämna förslag till en ny allmän forumregel som utgår från var den enskilda parten finns. I uppdraget till Domstolsverket ingår även att lämna förslag till de kompletterande forumregler som behövs med anledning av den nya allmänna forumregeln. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2009. En ändring av den allmänna forumregeln innebär, beroende på hur den utformas, att särskilda forumregler för beslut i körkorts- och yrkestrafikfrågor kan komma att bli överflödiga. Med hänsyn till att någon ny allmän forumregel inte kommer att finnas på plats då överföringen av länsstyrelsernas verksamhet är tänkt att äga rum anser regeringen att särskilda forumregler, om än bara för en övergångsperiod, bör införas för beslut på körkorts- och yrkestrafikområdet. Hovrätten över Skåne och Blekinge har angett att undantag från de allmänna reglerna om vilken länsrätt och kammarrätt som är behörig att pröva överklaganden bör tas in i förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m. och inte i speciallagstiftning. Regeringen anser inte att de forumregler som nu föreslås är av den karaktären att de ska regleras i nämnda förordning utan menar, liksom utredaren, att forumreglerna bör anpassas till olika situationer och tas in i berörda specialförfattningar.

Mot bakgrund härav föreslår regeringen att forum vid överklagande av Transportstyrelsens beslut enligt körkortslagen (1998:488), lagen (1998:489) om försöksverksamhet vid villkorlig körkortsåterkallelse, yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning, i fråga om en fysisk person ska utgå från folkbokföringsort och i fråga om juridisk person från var den juridiska personen har sitt säte eller sin ledning. De föreslagna reglerna har sin förebild i de nuvarande reglerna om behörig länsstyrelse enligt nämnda lagar. När det gäller beslut enligt lagen (1972:435) om överlastavgift bör dock forumregeln följa vad som i dag gäller för behörig länsstyrelse, dvs. för fordon som är registrerade i Sverige blir den i vägtrafikregistret antecknade ägarens av fordonet adress i registret styrande (11 § lagen om överlastavgift). I praktiken torde det inte innebära någon egentlig avvikelse från utgångspunkten ovan.

Med den nuvarande kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna har den enskildes vistelseort betydelse i körkortsärenden för det fall han eller hon inte är folkbokförd i Sverige, medan yrkestrafiklagen och lagen om biluthyrning anger en bestämd länsstyrelse för dessa fall. Ärenden där personen inte är folkbokförd i Sverige är betydligt vanligare inom körkortsområdet än inom yrkestrafikområdet. Med hänsyn härtill samt till att regeringen anser att samma forumregel bör gälla vid överklagande av ärenden på körkorts- och yrkestrafikområdet föreslår regeringen att vistelseorten ska styra forumfrågan i dessa fall.

De föreslagna reglerna innebär i huvudsak följande.

– Beslut som rör en fysisk person (undantaget beslut om överlastavgift) ska överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets personen är folkbok-

förd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets personen vistas.

– Beslut som rör en juridisk person (undantaget beslut om överlastavgift) ska överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets företaget eller verksamhetens ledning finns.

– Beslut som rör överlastavgift ska när fråga är om ett motordrivet fordon som är registrerat i Sverige, 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.

De nu föreslagna reglerna leder inte alltid till en lösning av forumfrågan och det behövs därför en kompletterande regel. En möjlighet är att styra sådana överklaganden till en bestämd länsrätt, exempelvis Länsrätten i Stockholms län. En sådan ordning skulle dock försvåra för Transportstyrelsen att organisera handläggningen av sådana ärenden. I stället bör dessa beslut, som avser fysiska personer utan folkbokföring eller vistelseort i Sverige, juridiska personer utan ledning i Sverige samt, i fråga om överlastavgift, fordon som inte är registrerade i Sverige, överklagas enligt huvudregeln i 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar, dvs. hos den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats. Regeringen föreslår en sådan ordning.

#### *Beslut av Transportstyrelsen*

Vissa beslut inom körkorts- och yrkestrafikområdet fattades fram till den 1 januari 2009 av Vägverket och från och med nämnda datum av Transportstyrelsen. Det gäller beslut att vägra utfärda körkort för en person som inte är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader och tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning (se 3 kap. 1 § första stycket 2 samt 4 kap. 9, 10, 12 och 13 §§ körkortslagen [1998:488]). Vidare gäller det undantag enligt körkortsförordningen och yrkestrafikförordningen från medicinska krav för innehav av körkort eller taxiförarlegitimation, undantag i övrigt för taxiförarlegitimation samt undantag från kravet på prisinformation och från kravet på taxameter av godkänd typ. Samtliga nämnda beslut överklagas enligt huvudregeln, dvs. hos den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet fattades. Den stora gruppen ärenden avser ansökningar om de undantag som angetts ovan. Under 2007 inkom omkring 330 sådana ansökningar. I fråga om medicinska krav är överklagandefrekvensen drygt 40 procent och för övriga undantag omkring 10 procent. Sammantaget överklagades under 2007 närmare 70 ärenden rörande undantag.

Ett alternativ är att inte göra fler ingrepp i forumreglerna än vad som är nödvändigt och därmed låta Transportstyrelsens beslut enligt körkortslagen att vägra utfärda körkort för en person som inte är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader samt rörande tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning, följa huvudregeln i 14 § andra stycket lagen om allmänna förvaltningsdomstolar, dvs. låta besluten överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats. I jämförelse med de ärenden på körkorts- och yrkestrafikområdet som länsstyrelserna handlägger i dag är antalet aktuella Transportstyrelseärenden mycket begränsat. Valet av forumregel är betydelsefullt

för de enskilda personer som berörs, men bedöms mot bakgrund av det begränsade antalet ärenden i allt väsentligt sakna praktisk betydelse för länsrätterna. En omständighet som talar för att låta huvudregeln gälla är att regeringen inte föreslår några särskilda forumregler beträffande lagen (1998:493) om trafikskolor eller lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, som liksom de nu aktuella besluten rörande tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och riskutbildning handlar om tillstånd att bedriva utbildning. Å andra sidan har de ärenden som rör vägran att utfärda körkort som beskrivits ovan ett naturligt samband med de körkortsärenden som länsstyrelserna för närvarande handlägger och för vilka särskilda forumregler föreslås, vilket skulle tala för att hålla samman dessa ärenden i forumfrågan.

Regeringen anser det mest ändamålsenligt och mest till fördel för den enskilde att hålla samman körkortsärendena i forumfrågan. Det innebär att den särskilda forumregeln, som i dessa fall i första hand utgår från var personen vistas, ska gälla även de beslut som Transportstyrelsen kommer att meddela i fråga om utfärdande av körkort för en person som inte är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader. Däremot bör, enligt regeringens mening, beslut i ärenden rörande tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och riskutbildning följa samma forumregel som på trafikskoleområdet, dvs. huvudregeln i 14 § andra stycket lagen om allmänna förvaltningsdomstolar som innebär att besluten överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, eftersom dessa ärenden i många fall har samma kategori av sökande och i vissa fall handläggs gemensamt. *Lagrådet* har anfört att paragraferna, som innehåller regler om överklagande av beslut, är ostrukturerade och inte på ett korrekt sätt återger det avsedda innehållet. Regeringen delar *Lagrådets* uppfattning att innehållet i 8 kap. 1 § första stycket och 2 § första stycket bör sammanföras till en paragraf som reglerar vilka beslut som får överklagas. Till denna paragraf bör också, som *Lagrådet* angett, nuvarande 8 kap. 2 § första stycket 1 föras. De föreslagna nya forumreglerna bör slutligen, i enlighet med *Lagrådets* synpunkt, behandlas i en separat paragraf. Av författningstexten ska vidare framgå att den särskilda forumregeln inte ska tillämpas på beslut rörande introduktionsutbildning och riskutbildning.

Forumfrågor rörande de beslut om undantag som nämnts ovan och som regleras i körkortsförordningen och yrkestrafikförordningen har regeringen för avsikt att behandla i samband med ändringar i nämnda förordningar.

**Regeringens bedömning:** Det förhållandet att Transportstyrelsens huvudkontor är placerat i Norrköping, med verksamheter i övrigt på ett flertal andra orter, bör inte föranleda några förslag om ändrade forumregler.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt regeringens mening saknas det skäl att, utöver vad som tidigare angetts, frånga huvudregeln i 14 § andra stycket lagen om allmänna förvaltningsdomstolar, som innebär att besluten överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, genom särskilda forumregler. Frågan styrs av hur Transportstyrelsen väljer att organisera sin verksamhet. Transportstyrelsens huvudkontor deltar, i vart fall för närvarande, inte i den egentliga ärendehandläggningen. För närvarande meddelas beslut i de ärenden som tidigare handlades av Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket (inspektionen) och Vägverket på samma orter som tidigare och i nuläget finns inget som talar för en förändring härvidlag. Utredningen har påtalat att utvecklingen på området, med behov av allt fler regleringar som avviker från huvudregeln, kan motivera att frågan tas upp till nya överväganden. Om Transportstyrelsen avser att i framtiden flytta handläggningen av ärendegrupper inom myndigheten får det förutsättas att styrelsen beaktar forumproblematiken.

## 7 Riskvärdering av företag vid kontroll av efterlevnad av bestämmelser om kör- och vilotider, m.m.

### 7.1 Bakgrund

#### 7.1.1 Behandling av personuppgifter

Allmänna bestämmelser om hur personuppgifter får behandlas finns i personuppgiftslagen (1998:204). Syftet med lagen är att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks genom behandling av personuppgifter (1 §). Som grundläggande krav på behandlingen av personuppgifter anges bland annat att personuppgifter bara får behandlas om det är lagligt, att personuppgifter alltid ska behandlas på ett korrekt sätt och i enlighet med god sed, att personuppgifter bara får samlas in för särskilda uttryckligt angivna och berättigade ändamål samt att inte fler personuppgifter behandlas än som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen (9 §). Om det i en annan lag eller i en förordning finns bestämmelser som avviker från personuppgiftslagen, ska de bestämmelserna gälla (2 §).

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret, enligt 5 § lagen om vägtrafikregister, ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1) verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för provningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

I 6 § lagen om vägtrafikregister anges översiktligt vilka uppgifter som får föras in i registret. Såvitt nu är av intresse anges i paragrafen att uppgifter som avser motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa, behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik samt det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen får föras in i registret. I bilagor till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges närmare vilka uppgifter som ska föras in i registret i fråga om fordonsregistreringen (bilaga 1) och i fråga om yrkestrafikregistreringen (bilaga 3).

Av 7 § lagen om vägtrafikregister följer att Transportstyrelsen för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret.

Materiella regler om kör- och vilotider för förare som utför person- och godstransporter på väg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006<sup>1</sup> (nedan EG-förordningen om kör- och vilotider).

Materiella regler rörande färdskrivare finns i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter<sup>2</sup>.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG<sup>3</sup>, det så kallade kontrolldirektivet, har EU framhållit behovet av att utöka och effektivisera kontrollen av förarens kör- och vilotider. Enligt direktivet är medlemsstaterna skyldiga att införa ett riskvärderingssystem för företag, som grundas på det relativa antal överträdelser av förordningarna (EG) 561/2006 eller (EEG) nr 3821/85 som begås av ett enskilt företag. Företag med ett högt riskvärde ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Med företag avses i detta fall transportföretag enligt definitionen i artikel 4 i EG-förordningen. I huvudsak innebär detta att riskvärderingssystemet omfattar såväl fysiska som juridiska personer, vilka utför vägtransporter, oberoende av om detta sker för egen räkning eller som yrkesmässig trafik mot betalning eller annan ersättning.

## 7.1.3 Nationella regler om kör- och vilotider

Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (nedan kör- och vilotidsförordningen) innehåller nationella kompletterande bestämmelser till EG-förordningen om kör- och vilotider. Vidare innehåller förordningen bestämmelser om förfarandet vid kontroll av kör- och vilotider samt av färdskrivare, på väg och i företags lokaler (7 kap. kör- och vilotidsförordningen). Av 7 kap. 13 § kör- och vilotidsförordningen framgår att kontroller av företag ska grundas på en riskvärdering av företagen, där företag med ett högt riskvärde ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Transportstyrelsen bemyndigas i 10 kap. 5 § kör- och vilotidsförordningen att meddela föreskrifter om detta system för riskvärdering av företag.

## 7.2 Förfarandet vid kontroll av kör- och vilotider samt av färdskrivare i företags lokaler

Kontroller av företagens efterlevnad av kör- och vilotidsreglerna ska ske regelbundet genom kontroll i företagens lokaler eller genom kontroll hos

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1, Celex 32006R0561).

<sup>2</sup> Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8, Celex 31985R3821).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35, Celex 32006L0022).

myndigheten av dokument eller uppgifter som har hämtats eller begärts in från företagen. Behörig kontrollmyndighet är polismyndighet och behörig kontrolltjänsteman är polisman och bilinspektör. Bilinspektörer är civila medarbetare inom polisen. Riskvärdering av företag ska enligt kör- och vilotidsförordningen användas som en metod för urval vid företagskontroller på så sätt att företag som ofta bryter mot bestämmelser om kör- och vilotider eller färdskrivare eller som begår allvarliga överträdelse av dessa bestämmelser ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. För närvarande finns det möjlighet att i vägtrafikregistret söka efter och registrera uppgifter i fråga om företag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (5 § 1 d och 6 § 3 lagen (2001:558) om vägtrafikregister). Uppgifter om företag som bedriver inte tillståndspliktig transportverksamhet, exempelvis enskilda firmor som utför transporter för egen räkning, kan dock inte sökas fram i registret.

### 7.3 Överväganden

**Regeringens förslag:** Ändamålsbestämmelsen i 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister utvidgas så att vägtrafikregistret även har till ändamål att, för statens kontroll av bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare, tillhandahålla uppgifter om den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85.

Vidare införs i 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister en bestämmelse som innebär att det i vägtrafikregistret ska föras in uppgifter om den som bedriver transportverksamhet som avses i första stycket och det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

**Rapportens förslag:** I rapporten föreslås att bestämmelserna avseende ändamålet med registret och de uppgifter som ska föras in i registret ges en annan utformning och ett annat innehåll än det regeringen föreslår, se 5 och 6 §§ i rapportens förslag till ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* kan utifrån befintligt underlag inte tillstyrka förslagen om införande av ett så omfattande riskvärderingssystem som föreslås i rapporten. Inspektionen anser att det är oklart hur riskvärderingssystemet i praktiken är tänkt att fungera, vilka uppgifter det är tänkt att innehålla och vilka som ska ges åtkomst till informationen i systemet och har därför inte kunnat bedöma vilka konsekvenser systemet skulle få för den personliga integriteten. *Kammarrätten i Göteborg* anser att det bör närmare klargöras vilka uppgifter som ska få kopplas till registret eftersom dessa kan vara integritetskänsliga. *Länsstyrelsen Västernorrland* anser att taxiverk-

samhet ska omfattas av riskvärderingssystemet vid samma tidpunkt som övrig nyttotrafik.

**Skälen för regeringens förslag:** Det riskvärderingssystem som föreslås i Vägverkets rapport är tänkt att baseras på kontrollresultat från fler områden än vad kontrolldirektivet föreskriver. Förutom resultat från kontroll av bestämmelser rörande kör- och vilotider samt färdskrivare är det enligt rapporten tänkt att riskvärdering av företag även ska grundas på resultat från bland annat kontroll av nykterhet, bältesanvändning och hastighet samt på resultat från kontrollbesiktning. Avsikten är också, enligt rapporten, att systemet ska byggas ut successivt och att resultat från andra myndigheters, exempelvis Skatteverket och Försäkringskassan, kontroller ska inkluderas i systemet.

Regeringen har tidigare beslutat att riskvärdering av företag ska ske grundat på företagens överträdelse av EG-förordningarna om kör- och vilotider samt färdskrivare, vilket motsvarar kraven i kontrolldirektivet (7 kap. 13 § kör- och vilotidsförordningen). Riskvärderingssystemets närmare utformning och innehåll kommer att regleras i Transportstyrelsens föreskrifter. I likhet med Datainspektionen anser regeringen att underlag saknas för införande av ett så omfattande riskvärderingssystem som föreslås i rapporten. Regeringens avsikt är i stället att skapa möjligheter att i vägtrafikregistret registrera och söka efter information som behövs för att specifikt uppfylla kontrolldirektivets krav i fråga om kontroll av företag.

För att kontrollmyndigheten ska kunna riskvärdera och kontrollera företag i enlighet med kraven i kontrolldirektivet krävs att nödvändig information kan registreras i vägtrafikregistret och tillhandahållas myndigheten för detta ändamål. En stor del av den information som behövs för att kontrollera företagets efterlevnad av kör- och vilotidsreglerna finns redan registrerad i vägtrafikregistret. Information om bland annat överträdelse av bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare som begås inom ramen för ett företags verksamhet, liksom uppgifter om vilka fordon som brukas av ett visst företag behöver dock tillföras registret.

I fråga om personuppgifter har vägtrafikregistret till ändamål att tillhandahålla uppgifter för verksamhet för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning i fråga om vissa uppräknade kategorier av personer. Till de uppräknade kategorierna hör bland annat den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen. Om riskvärderingssystemet enbart skulle omfatta den tillståndspliktiga trafiken skulle således någon ändring av ändamålsbestämmelsen inte vara nödvändig. Riskvärderingssystemet omfattar dock även inte tillståndspliktig transportverksamhet som omfattas av EG-förordningarna om kör- och vilotider samt färdskrivare. För att möjliggöra registrering av uppgifter om sådan transportverksamhet behöver lagen (2001:558) om vägtrafikregister ändras så att registrets ändamål även omfattar den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85. Vidare krävs att 6 § lagen om vägtrafikregister ändras så att uppgifter tillförs registret om den som bedriver sådan transportverksamhet som nyss nämnts samt det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag



enligt förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den. Prop. 2009/10:20

Enligt regeringens bedömning bör den föreslagna ändringen i 5 § lagen om vägtrafikregister tas in som en ny punkt 1 g). Den nya punkten bör, såvitt gäller utformningen, följa hur punkten 1 i övrigt är uppställd, och således peka ut den som ska omfattas av registreringen. Även när det gäller den föreslagna ändringen i 6 § lagen om vägtrafikregister är det enligt regeringens bedömning lämpligt att följa paragrafens nuvarande struktur. Detta innebär att det i paragrafens första stycke förs in en ny punkt 7, som anger att det i registret ska föras in uppgifter om den som bedriver sådan verksamhet som avses i 5 § 1 g) lagen om vägtrafikregister och det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

Regeringen föreslår således att lagen om vägtrafikregister ändras på det sätt som nu beskrivits. Ändringarna kommer att tillgodose möjligheterna att använda personuppgifter för att riskvärdera och kontrollera företag på kör- och vilotidsområdet.

#### 7.4 Bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter, m.m.

**Regeringens förslag:** I lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare. Dessutom görs i lagen vissa ytterligare ändringar, bl.a. i förtydligande syfte.

**Utredningens förslag:** Utredningen lämnade ett förslag avseende de ytterligare ändringar i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer som redovisas nedan. Förslaget överensstämmer inte helt med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga remissinstanser har haft synpunkter i denna del.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Sanktionsavgifter*

Enligt artikel 19 i EG-förordningen om kör- och vilotider ska en medlemsstat göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelser av förordningen som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelser. Detta gäller även om överträdelserna har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredje land. Enligt förordningen (2004:865) om kör- och

vilotider samt färdskrivare, m.m. är sanktionen böter vid överträdelse av förordningens bestämmelser. Bland annat då en överträdelse av regler rörande kör- och vilotider upptäcks i Sverige, men har begåtts i en annan medlemsstat av en utländsk medborgare utan hemvist i Sverige, saknas som regel en domsrättsbestämmelse som ger svenska domstolar behörighet att döma. Regeringen anser det inte lämpligt att införa en särskild domsrättsregel för dessa fall. Frågan bör i stället lösas genom att det för dessa överträdelse, i kör- och vilotidsförordningen, införs sanktionsavgifter.

Enligt 8 kap. 3 § första stycket regeringsformen ska föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Av 8 kap. 7 § första stycket regeringsformen följer att regeringen efter bemyndigande i lag genom förordning kan meddela föreskrifter om bland annat trafik. Av andra stycket framgår att ett bemyndigande enligt första stycket inte medför rätt att meddela föreskrifter om annan rättsverkan av brott än böter. I 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) finns ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller kör- och vilotider vid vägtransporter. Det saknas dock ett uttryckligt bemyndigande för regeringen att meddela sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelser på detta område. De överträdelse som nu föreslås sanktioneras med sanktionsavgifter är inte belagda med straff enligt svensk rätt. Sanktionsavgifterna förutsätter således inte att något brott är begånget. De kan därmed inte anses utgöra ”annan rättsverkan av brott än böter” på det sätt som anges i 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen. Ett uttryckligt bemyndigande bör därför införas i bemyndigandelagen som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för de överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider vid vägtransporter som inte sanktioneras med bötesstraff. Regeringen föreslår att bemyndigandet tas in som en ny punkt 3 i 1 § tredje stycket bemyndigandelagen.

#### *Ytterligare ändringar i bemyndigandelagen*

I 1 § första stycket bemyndigandelagen ges möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter inom ett antal olika områden. Med stöd av första stycket bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om bl.a. registrering av fordon (punkten 10) och med stöd av andra stycket att meddela föreskrifter om *avgifter* för bl.a. granskning och kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 och 13, dvs. nämnda registrering av fordon samt tillstånd att bruka svävare.

En närmare analys av förstnämnda område – registrering av fordon – ger vid handen att bestämmelsen inte längre fyller någon funktion. Frågorna om registrering av fordon regleras numera i lagen (2001:558) om vägtrafikregister; i 38 § lämnas mandat att meddela föreskrifter om bl.a. registrering. Förslag att ta bort punkten 10 i bemyndigandelagen lämnades redan i Trafikregisterutredningens betänkande (SOU

1998:162), men förslaget ledde inte till någon åtgärd. Mot bakgrund av att frågor om registrering av fordon således regleras i en annan författning föreslår regeringen att punkten 10 tas bort från bemyndigandelagen.

Punkten 14 i bemyndigandelagen handlar om kör- och vilotider vid vägtransporter m.m. Kör- och vilotider liksom färdskrivare regleras i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Det nuvarande bemyndigandet i punkten 14 är begränsat på så sätt att färdskrivare inte ingår, trots att sådana är en del av bestämmelserna på området. Punkten 14 bör därför ändras genom ett tillägg för att inkludera färdskrivare.

Utredningen har föreslagit att bemyndigandet i punkt 14 – med föreslagna tillägg – flyttas till yrkestrafiklagen (1998:490). Regeringen anser dock att en sådan lösning inte är det mest lämpliga eftersom inte alla som har att tillämpa bestämmelserna om kör- och vilotider hör till de kategorier som faller under yrkestrafiklagens reglering. Bemyndigandet bör därför stå kvar i bemyndigandelagen.

## 8 Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

**Regeringens förslag:** I lagen (2003:778) om skydd mot olyckor byts ordet ”Sjöfartsverkets” ut mot ”Transportstyrelsens”.

**Underliggande material:** Frågan har inte ingått i vare sig utredningens eller rapportens material varför något förslag inte lämnats i denna del. Mot bakgrund av förslagets karaktär och nedan redovisade förhållanden ser dock regeringen inget hinder mot att låta förslaget ingå i denna proposition.

**Skälen för regeringens förslag:** Vid Transportstyrelsens inrättande den 1 januari 2009 övertog myndigheten de delar av Sjöfartsverkets verksamhet som inom verket handhades av Sjöfartsinspektionen. Häri ingick myndighetsutövande uppgifter avseende bl.a. föroreningar från fartyg, (jfr avsnitt 4.1.1 och se prop. 2008/09:31, s. 49 f). Området regleras huvudsakligen i lagen (1980:424) och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. I nämnda författningar, liksom i ett stort antal andra författningar som aktualiserades av Transportstyrelsens bildande, ändrades myndighetsnamnet i relevanta fall till ”Transportstyrelsen” enligt förslag i nämnda proposition.

När det gäller lagen (2003:778) om skydd mot olyckor föreskrivs i 6 kap. 2 § att förbud eller föreläggande som avses i 7 kap. 5 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg får meddelas med stöd av denna paragraf bara om *Sjöfartsverkets* beslut inte kan avvaktas (*kursiverat* här). I nämnda paragraf i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg förekommer dock inte längre ”Sjöfartsverket” utan namnet är – i enlighet med det nyss redovisade – sedan den 1 januari 2009 utbytt mot ”Transportstyrelsen” (SFS 2008:1364). Av förbiseende har emellertid inte den korrelerande bestämmelsen i lagen om skydd mot olyckor

## 9 Konsekvenser

### 9.1 Konsekvenser med anledning av förslaget att föra över länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet

#### 9.1.1 Konsekvenser av verksamhetsöverföringen för enskilda och företag

Den planerade överföringen av uppgifter i fråga om körkort och yrkestrafik från länsstyrelserna till Transportstyrelsen kommer att påverka anställda hos länsstyrelserna på så sätt att antalet arbetstillfällen och antalet orter där körkorts- och yrkestrafikverksamhet kommer att bedrivas blir färre. Enligt utredningen berörs drygt 300 årsarbetskrafter vid samtliga länsstyrelser av verksamhetsöverföringen. Minskningen av antalet verksamhetsorter leder vidare till att avståndet till myndigheten för berörda medborgare och företag i vissa fall blir längre, vilket kan få betydelse för anställda, privatpersoner och företag vid personliga besök hos myndigheten samt vid myndighetens kontakter med regionala myndigheter. Centraliseringen av verksamheterna kommer dock att påverka berörda aktörer positivt på så sätt att verksamheterna kommer att kunna bedrivas på ett mer enhetligt och effektivt sätt då de är samlade i en myndighet. Vidare finns det större möjligheter att utveckla och använda sig av ny teknik, bland annat nya moderna kommunikationskanaler, då verksamheterna är samlade på detta sätt. Företagens administrativa kostnader bör, som en följd härav, minska. Sammantaget anser regeringen att Transportstyrelsen har förutsättningar att ge hög tillgänglighet till service i alla delar av landet.

#### 9.1.2 Konsekvenser på statsbudgeten

Överföringen av länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet innebär en omfördelning av resurser mellan olika statliga verksamheter. Som en följd härav har regeringen i budgetpropositionen för 2010 föreslagit att 135,7 miljoner kronor förs till det under utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda anslaget 1:5 Transportstyrelsen. Överföringen finansieras genom att under utgiftsområde 1 Rikets styrelse uppförda anslaget 5:1 Länsstyrelserna m.m. minskas med motsvarande belopp. Eftersom Transportstyrelsen på några års sikt kommer att kunna bedriva verksamheten till lägre kostnader kommer Transportstyrelsens anslag successivt att minskas från 2011. Från 2013 och därefter beräknas anslaget vara 20 miljoner kronor lägre än i dag. Utöver en lägre anslagsbelastning kommer även successiva besparingar att kunna göras inom den avgiftsbelagda verksamheten. Från 2013 och därefter beräknas kostnaderna inom den avgiftsbelagda verksamheten vara 30 miljoner

kronor lägre än i dag. Sammanlagt kommer således en besparing på ca 50 miljoner kronor att göras. Prop. 2009/10:20

Förändringen kommer att medföra kostnader på ca 80 miljoner kronor av tillfällig art för omställning och avveckling i länsstyrelserna. Mot den bakgrunden avser regeringen att 2010 låta Transportstyrelsen bidra till sådana kostnader med 40 miljoner kronor. Det innebär att ett underskott kommer att uppstå i Transportstyrelsen 2010. Regeringens bedömning är att underskottet kommer att kunna hanteras med de framtida besparingarna. Vid verksamhetsöverföringen ska vidare 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd beaktas.

### **9.1.3 Övriga konsekvenser**

I syftet att skapa en effektivare och mer ändamålsenlig verksamhet ligger en bedömning att verksamheten kommer att kunna bedrivas på ett sådant sätt att möjligheterna att leva upp till transportpolitiska målsättningar i fråga om säkerhet, miljö och hälsa förbättras. Förslagen förväntas inte ge några negativa effekter i dessa avseenden. Såvitt gäller tillgänglighet är bedömningen att denna inte förväntas vare sig förbättras eller försämrats, utan snarare förskjutas från personliga besök till kontakter med myndigheten på annat sätt.

### **9.1.4 Särskilt om överklagande- och forumfrågor**

I kapitel 6 föreslås vissa ändringar i instansordningen och ändrade forumregler inom körkorts- och yrkestrafikområdet med anledning av förslaget om överföring av länsstyrelsernas verksamheter avseende körkort och yrkestrafik till Transportstyrelsen. Förslagen innebär för de allmänna förvaltningsdomstolarnas del följande.

1. De beslut av Transportstyrelsen, som i dag meddelas av länsstyrelse och överklagas hos Transportstyrelsen, ska överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

2. De beslut av Transportstyrelsen, som i dag meddelas av länsstyrelse och överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, ska även fortsättningsvis överklagas i den ordningen men med nya forumregler. Forumreglerna motsvarar i allt väsentligt de regler som i dag styr kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna.

3. De beslut av Transportstyrelsen som i dag överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, ska även fortsättningsvis överklagas i den ordningen men i huvudsak med tillämpning av de nya forumreglerna.

4. Någon särskild forumregel med anledning av förslaget att placera Transportstyrelsens huvudkontor i Norrköping införs inte.

I den första gruppen enligt ovan ingår i huvudsak ärenden om godkännanden av handledare enligt körkortslagen och i övrigt vissa dispensärenden. Antalet ärenden uppgår till omkring 100 per år. Handledarärendena kan i allt väsentligt beskrivas som okomplicerade. Förslaget i övrigt beträffande forumregler innebär att överklagandena följer den enskildes folkbokföringsort och därmed fördelas mellan länsrätterna.

I den andra gruppen finns de körkortsärenden som i dag överklagas hos länsrätten. Med de föreslagna forumreglerna kommer fördelningen av ärenden mellan länsrätterna i allt väsentligt att bli densamma som i dag.

Den tredje gruppen omfattar en inte obetydlig andel ärenden – omkring 70 för 2007 – som i dag överklagas till Länsrätten i Dalarnas län. Med de föreslagna nya forumreglerna kommer dessa ärenden, liksom de som i övrigt finns i denna grupp (se avsnitt 6.2.2), att fördelas mellan länsrätterna.

Den fjärde och sista gruppen omfattar alla de ärenden som i övrigt beslutas av berörda myndigheter i dag och som överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt forumregeln i 14 § lagen om allmänna förvaltningsdomstolar. Enligt bedömningen i avsnitt 6.2.3 kommer besluten även fortsättningsvis att meddelas på samma orter som i dag.

Mot bakgrund av ovanstående konstateras att det för länsrätternas del totalt tillkommer omkring 100 mål per år, varav vissa kommer att överklagas vidare till kammarrätt och Regeringsrätten, och att det i övrigt blir en omfördelning av cirka 70 mål från en länsrätt till samtliga länsrätter. De nya mål som tillförs de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att innebära vissa ökade kostnader för domstolarna. Dessa ökade kostnader ska finansieras genom utgiftsområde 22 Kommunikationer. För enskilda och företag torde, i den mån en förändring sker, denna inte innebära någon nackdel. De föreslagna forumreglerna utgår som huvudregel i fråga om fysiska personer från folkbokföringsort och i fråga om juridiska personer från var den juridiska personen har sitt säte eller sin ledning.

## 9.2 Konsekvenser med anledning av förslaget till ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

De föreslagna ändringarna i lagen om vägtrafikregister är föranledda av kravet på riskvärdering av företag i det så kallade kontrolldirektivet, se avsnitt 7.1.2. Det integritetsintrång som åtgärderna får anses innebära för enskilda medborgare har således sin grund i detta krav. I dagsläget är det endast polisen som behöver ha tillgång till uppgifterna. Förslaget bedöms inte leda till några ökade kostnader vare sig för det allmänna eller för enskilda personer.

## 9.3 Övriga konsekvenser

Förutom det som tidigare redovisats beräknas de föreslagna ändringarna inte få några särskilda konsekvenser. Således påverkas t.ex. inte jämställdheten mellan män och kvinnor.

När det gäller konsekvenser för miljön torde dessa, i vart fall på sikt, vara positiva. Samtliga förslag, liksom grundtanken med Transportstyrelsens inrättande, har sin grund i de transportpolitiska målsättningarna som i fråga om bl.a. miljö, säkerhet och hälsa innefattar ambitionen att möjliggöra att verksamheter drivs på ett förbättrat sätt.

Merparten av de författningsförslag som lämnas i denna proposition föreslås träda i kraft den 1 januari 2010. Regeringens vilja är att snarast förverkliga de ambitioner som föreligger när det gäller optimeringen av transportsektorns förutsättningar avseende bl.a. effektivitet och konkurrensmöjligheter. När det gäller de lagändringar som är hänförliga till kör- och vilotidsregleringen på vägtrafikområdet (avsnitt 7) är det att notera att de har sin grund i EG-rättsliga bestämmelser, vilket gör ett senare ikraftträdande än den 1 januari 2010 olämpligt.

De lagändringar som följer av att benämningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans ändras från länsrätt till förvaltningsrätt från och med den 15 februari 2010 (prop. 2008/09:165), föreslås träda i kraft vid denna tidpunkt.

Enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska i regel den myndighet som först beslutade i saken vara den enskildes motpart sedan handlingarna i ärendet överlämnats till domstolen. I propositionen föreslås att Transportstyrelsen övertar vissa uppgifter från länsstyrelserna. Sistnämnda myndigheter påverkas dock inte i ytterligare mån av förslagen utan kvarstår med sina övriga verksamheter. En övergångsbestämmelse behöver därför införas i berörda författningar med den innebörden att, vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen, Transportstyrelsen, i stället för den myndighet som först beslutade i saken, ska vara den enskildes motpart. Härvid hänvisas till hur frågan löstes i samband med överföringen av uppgifter från andra myndigheter till Transportstyrelsen när denna bildades (prop. 2008/09:31) samt när Luftfartsstyrelsen bildades (prop. 2004/05:10).

## 11.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

## 1 §

Ett nytt *fjärde stycke* läggs till paragrafen. Innehållet är hämtat från nuvarande 9 § andra stycket och flyttas till inledningen av lagen eftersom det rör lagens tillämpningsområde.

## 8 §

Paragrafen ändras till följd av förslaget att föra över länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet, se avsnitt 5. Enligt ändringen i *första stycket* är det således Transportstyrelsen som påför överlastavgift. Den nuvarande regeln om kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna i första stycket är därför inte längre aktuell. I *andra stycket* ändras myndighetsnamnet.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5.2.

## 8 d §

Ändringarna härrör från förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2. Paragrafen ändras dessutom redaktionellt.

## 9 §

Ändringarna härrör från förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2. Vidare flyttas det nuvarande andra stycket till 1 § fjärde stycket.

## 11 §

Förslagen härrör från avsnitt 5 och 6, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m. respektive Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

I *första stycket* ändras myndighetsnamnet till följd av verksamhetsöverföringen. Det nuvarande fjärde stycket flyttas enligt förslaget till femte stycket. Hänvisningen i första stycket ändras i enlighet härmed.

Ett nytt *tredje stycke* införs där en särskild forumregel kommer till uttryck. Bestämmelsen innebär att för fordon som är registrerade i Sverige, eller en släpvagn som dras av ett sådant fordon, blir den i vägtrafikregistret antecknade ägarens av fordonet adress i registret styrande. Enligt *andra meningen* ska beslut i fråga om andra fordon överklagas till den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet i saken fattades, vilket motsvarar vad som gäller enligt 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

I *femte stycket* ändras myndighetsnamnet till följd av verksamhetsöverföringen.

Paragrafen ändras dessutom redaktionellt.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5.2 och 6.2.



11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift Prop. 2009/10:20

11 §

Benämningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans ändras från länsrätt till förvaltningsrätt från och med den 15 februari 2010, se prop. 2008/09:165.

11.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

1 §

I *första stycket* utgår bemyndigandet i *punkten 10*, eftersom ett sådant bemyndigande också finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Vidare görs ett tillägg i *första stycket 14* varigenom ”färdskrivare” inkluderas i bemyndigandet. De materiella bestämmelserna på området finns i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I *andra stycket* tas bemyndigandet att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 bort som en konsekvens av ändringen i första stycket. Dessutom införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare. Bemyndigandet införs med anledning av att det i EG-förordningen om kör- och vilotider ställs krav på att sanktioner ska kunna beslutas för vissa överträdelser av förordningens bestämmelser som i Sverige inte kan sanktioneras med straff. Dessutom ändras stycket redaktionellt och språkligt.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 7.4.

11.4 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

**4 och 5 kap.**

Samtliga ändringar i dessa kapitel härrör från förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, m.m., se avsnitt 5.2. Dessutom ändras ”ska” till ”ska”.

**7 kap.**

2 och 3 §§

Förslagen härrör från avsnitt 5, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m.

2 § ändras till följd av förslaget att föra över länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. Förutom

ändringen av myndighetsnamnet är innehållet i paragrafen i huvudsak oförändrat i sak (se dock kommentaren till 3 §). För bättre språklig lydelse och tydlighet ändras paragrafen även redaktionellt. Delar av nuvarande första stycket flyttas till det föreslagna andra stycket. Det nuvarande andra stycket flyttas i sin tur till de föreslagna första stycket 3–8. I båda styckena införs punktuppställning.

Nuvarande 3 § upphävs eftersom det med anledning av verksamhetsöverföringen saknas anledning att dela upp bestämmelserna i två paragrafer. Innehållet i första stycket flyttas till 2 § *andra stycket 2 och tredje stycket*, medan innehållet i andra stycket flyttas till 2 § *första stycket 5*.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5.2.

## 5, 8 och 9 §§

Samtliga ändringar i dessa paragrafer härrör från förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2. Dessutom ändras ”skall” till ”ska”.

## 8 kap.

### 1 §

Förslagen härrör från avsnitt 5 och 6, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m. respektive Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

I *första stycket* räknas upp de beslut som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. I punkt 1 utgår hänvisningen till nuvarande tredje stycket eftersom även *de* besluten – meddelade av *Transportstyrelsen* i första instans enligt förslaget i 7 kap. 2 § första stycket 3 – får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Innehållet i punkterna 2–4 motsvarar nuvarande 2 § första stycket. Nuvarande *andra meningen* flyttas till 3 § andra stycket.

Innehållet i nuvarande *andra stycket* flyttas till 3 § tredje stycket. Till andra stycket förs i stället innehållet i nuvarande 3 § första stycket.

*Tredje stycket* utgår till följd av verksamhetsöverföringen, jfr kommentaren till första stycket.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5.2 och 6.1 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

### 2 §

Förslaget härrör från avsnitt 6, Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

Innehållet i nuvarande första respektive andra stycket flyttas till 1 § första stycket 2–4 respektive 3 § tredje stycket.

I paragrafen räknas upp de beslut som inte får överklagas. Innehållet i sak ändras, utöver vad som angetts i föregående stycke, genom att innehållet i punkterna 4–6 har flyttats från nuvarande 3 § andra stycket. Vidare utgår beslut i ärende om godkännande som handledare och beslut om villkor innebärande krav på automatväxlat fordon om villkoret inte är medicinskt betingat ur uppräknningen. Bestämmelsen ändras även redaktionellt. För ökad tydlighet införs punktuppställning.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 6.1 och har i huvudsak utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. Prop. 2009/10:20

### 3 §

Förslaget härrör från avsnitt 6, Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

Ett nytt *första stycke* införs där en särskild forumregel kommer till uttryck. Bestämmelsen innebär att klagandens folkbokförings- eller vistelseadress i första hand ska bestämma till vilken länsrätt Transportstyrelsens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller körkortsförordningen (1998:980) och som inte rör introduktionsutbildning eller riskutbildning ska överklagas. Enligt *andra meningen* ska beslut i övriga fall, bland annat gällande personer som varken är folkbokförda eller vistas i Sverige, överklagas till den länsrätt inom vars domkrets det första beslutet i saken meddelades, vilket motsvarar vad som gäller enligt 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar. Den nuvarande bestämmelsen i 10 kap. 4 § om kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna förs således i huvudsak in som en forumregel vid överklagande av Transportstyrelsens beslut till allmän förvaltningsdomstol. Innehållet i nuvarande första stycket flyttas till 1 § andra stycket.

Innehållet i *andra stycket* motsvarar nuvarande 1 § första stycket andra meningen. Innehållet i nuvarande andra stycket flyttas till 2 § 4–6.

Innehållet i  *tredje stycket* motsvarar nuvarande 1 § andra stycket och 2 § andra stycket.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 6.2 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

## 10 kap.

### 1 §

Förslaget härrör från avsnitt 5, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m. och innebär att myndighetsnamnet ändras.

### 2 §

Ändringen härrör från förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2. Paragrafen ändras dessutom redaktionellt.

### 4 §

Förslaget härrör från avsnitt 5, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m.

Paragrafen blir överflödigt med anledning av den föreslagna överföringen till Transportstyrelsen när det gäller länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet. Paragrafen upphävs således, jfr kommentaren till 8 kap. 1 §.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.2 och 6.2.

**8 kap.**

3 §

Benämningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans ändras från länsrätt till förvaltningsrätt från och med den 15 februari 2010, se prop. 2008/09:165.

11.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:489) om  
försöksverksamhet med villkorlig  
körkortsåterkallelse

8 §

Ändringarna härrör från förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2. Dessutom ändras ”skall” till ”ska”.

9 §

Paragrafen ändras till följd av förslaget att föra över länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5. Enligt ändringen i *första stycket* är det således Transportstyrelsen som prövar frågor enligt denna lag. Den nuvarande bestämmelsen om kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna i första stycket är därför inte längre aktuell.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.2.

10 §

Förslagen härrör från avsnitt 5 och 6, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen respektive Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

I *första stycket* ändras myndighetsnamnet till följd av förslaget att föra över vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen.

I *tredje stycket* införs en särskild forumregel. Innebörden är att den nuvarande bestämmelsen i 9 § om kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna förs in som en forumregel vid överklagande av Transportstyrelsens beslut till allmän förvaltningsdomstol. Vidare anges att den särskilda forumregeln även omfattar de beslut som Transportstyrelsen fattar enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen (2008:1411) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5.2 och 6.2.

11.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse Prop. 2009/10:20

10 §

Benämningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans ändras från länsrätt till förvaltningsrätt från och med den 15 februari 2010, se prop. 2008/09:165.

11.8 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

**2 kap.**

2 §

Förslaget härrör från avsnitt 5, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m.

Ändringen innebär att myndighetsnamnet ändras i paragrafen. Nuvarande bestämmelser om kompetensfördelning mellan länsstyrelserna är obehövliga efter överföringen av uppgifter till Transportstyrelsen.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 5.2.

4, 15 och 17 §§

Ändringarna i paragraferna är en följd av förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2. I förekommande fall ändras dessutom ”skall” till ”ska”.

**3 och 5 kap.**

Samtliga ändringar i dessa kapitel härrör från förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2. Dessutom ändras ”skall” till ”ska”.

**7 kap.**

1 och 3 §§

Förslagen härrör från avsnitt 5 och 6, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m. respektive Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

1 § ändras till följd av förslaget att föra över länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. *Första stycket* ändras vidare genom att beslut enligt detta stycke, meddelade av Transportstyrelsen i första instans, får överklagas hos regeringen.

Nuvarande 3 § upphävs eftersom det med anledning av verksamhetsöverföringen saknas anledning att dela upp bestämmelserna i två paragrafer.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5.2 och 6.1.

## 2, 4 och 8 §§

Ändringarna i paragraferna är en följd av förslaget att överföra länsstyrelsernas uppgifter på körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen, se avsnitt 5.2.

## 6 a §

Förslaget härrör från avsnitt 6, Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

Genom den nya paragrafen införs en särskild forumregel. Innebörden är att de nuvarande reglerna om kompetensfördelning mellan länsstyrelserna i huvudsak förs in som en forumregel vid överklagande av Transportstyrelsens beslut till allmän förvaltningsdomstol. Jämför kommentaren till 2 kap. 2 §.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.2.

**8 kap.**

## 2 §

I 5 kap. 17 § yrkestrafiklagen finns bestämmelser om tillsyn över tillståndshavare och innehavare av taxiförläggning. Bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för ”kontroll” finns i dag i 8 kap. 2 §. Bemyndigandet, som inte utnyttjats, är oklart och behöver därför förtydligas. Detta sker dels genom ett utbyte av ordet ”kontroll” till ”tillsyn”, dels genom att bemyndigandet flyttas till en egen punkt, 6.

Vidare saknas i lagen ett uttryckligt bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för *ärendehandläggning*. Avgifter för olika ärendehandläggningar inom yrkestrafiklagstiftningen regleras i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. I samma *nya punkt 6*, införs därför en bestämmelse som innebär att föreskrifter kan meddelas om skyldighet att betala avgifter inom yrkestrafikområdet även för ärendehandläggning. Den ärendehandläggning som kan komma i fråga är omfattande varför här hänvisas till den förteckning över viss avgiftsbelagd verksamhet inom yrkestrafikområdet som finns i *bilaga 1*. Som exempel kan nämnas prövning av ansökan om tillstånd för yrkesmässig trafik och prövning av ansökan om olika undantag avseende taxiföretag.

Bemyndigandet har formulerats på sådant sätt att det uttryckligen omfattar föreskrifter på såväl regerings- som myndighetsnivå.

Ändringen i punkten 3 är en följdändring av punkten 6.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.3.

## 11.9 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

**7 kap.**

## 6 a §

Benämningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans ändras från länsrätt till förvaltningsrätt från och med den 15 februari 2010, se prop. 2008/09:165.

11.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning Prop. 2009/10:20

4, 10 och 11 §§

Förslagen härrör från avsnitt 5, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m. Ändringarna i paragraferna är en följd av förslaget att föra över körkorts- och yrkestrafikuppgifterna till Transportstyrelsen. Dessutom ändras ”skall” till ”ska” i förekommande fall.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 5.2.

22 §

Förslagen härrör från avsnitt 5 och 6, Överföring av vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen, m.m. respektive Överklagande- och forumfrågor i körkorts- och yrkestrafikärenden.

*Första stycket* ändras till följd av att förslaget att föra över vissa länsstyrelseuppgifter till Transportstyrelsen medför att det endast finns en prövningsmyndighet. Sista meningen flyttas till ett nytt *tredje stycke*.

I *andra stycket* införs en särskild forumregel. Innebörden är att de nuvarande reglerna om kompetensfördelning mellan länsstyrelserna i huvudsak förs in som en forumregel vid överklagande av Transportstyrelsens beslut till allmän förvaltningsdomstol.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 6.2.

11.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

22 §

Benämningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna i första instans ändras från länsrätt till förvaltningsrätt från och med den 15 februari 2010, se prop. 2008/09:165.

11.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

5 §

Förslaget härrör från avsnitt 7, Riskvärdering av företag vid kontroll av efterlevnad av bestämmelser om kör- och vilotider. En *ny punkt 1 g*) har lagts till paragrafen. Av den nya bestämmelsen framgår att i fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för statens kontrollverksamhet enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. i fråga om bland annat den som bedriver inte tillståndspliktig transportverksamhet, som omfattas av bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.3.

6 §

Förslaget härrör från avsnitt 7, Riskvärdering av företag vid kontroll av efterlevnad av bestämmelser om kör- och vilotider. En *ny punkt 7* har lagts till paragrafen. Av den nya bestämmelsen framgår att det i

vägtrafikregistret också ska föras in sådana uppgifter som behövs för riskvärdering och kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Prop. 2009/10:20

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.3.

### 11.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

Ändringen innebär endast att ordet ”Sjöfartsverkets” ändras till ”Transportstyrelsens”.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.





## 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 företrädare för Sverige i de organisationer där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområde sker.

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

Vi har valt att kalla myndigheten Transportinspektionen.

I detta delbetänkande redovisas de förslag och den information som krävs för att regeringen redan under våren 2008 ska kunna fatta beslut om att inrätta den nya myndigheten.

Huvudbetänkandet ska redovisas senast den 2 maj 2008 och kommer att innehålla fördjupade förslag och kompletterande information, inklusive förslag till författningstexter. Huvudbetänkandet kommer också att innehålla ett förslag till ansvarslagstiftning inom vägområdet.

I det efterföljande arbetet under 2008 utformas organisation och styrprinciper som ska fungera för den nya myndigheten. Dessutom förbereds överföring av personal och rekrytering till nyckelbefattningar genomförs. Slutligen upprättas ett definitivt förslag till budget för 2009.

## Motiv till att bilda en trafikslagsövergripande inspektion

Ett principiellt viktigt krav är att det råder ett oberoende mellan den organisation som utövar tillsyn och den verksamhet som tillsynen avser. Tidigare har detta säkerställts genom att Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen har inrättats.

När Transportinspektionen bildas skapas ett sådant oberoende också för sjö- och vägtransportsektorn. Normgivning och tillsyn kommer därmed att bedrivas självständigt från infrastrukturförvaltare och transportansvariga inom hela transportsektorn.

I det följande presenteras våra förslag.

## Ansvar och uppgifter

En ny myndighet med ansvar för normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportområdet bildas. Kärnverksamheten ska avse följande:

- Systemkrav på infrastruktur, fordon m.m.
- Krav på organ och individer som ska verka i systemet
- Marknadstillträde
- Nyttjande av infrastruktur och andra funktioner
- Marknads- och konkurrensövervakning
- Villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Transportinspektionen ska

- inom sitt ansvarsområde verka för att de transportpolitiska målen uppnås och särskilt verka för ökad säkerhet, förbättrat skydd, minskad miljöpåverkan samt en väl fungerande marknad för verksamhetsutövare och kunder för de fyra trafikslagen,
- ansvara för de register som behövs för att utöva kärnverksamheten eller som behövs som ett inslag i denna,
- svara för omvärldsbevakning inom sitt verksamhetsområde och samla in och redovisa statistik som stödjer och följer upp kärnverksamheten,
- svara för verksamhetsnära forskning och utveckling inom myndighetens verksamhetsområde.

Banverket, Vägverket och Vinnova bör tills vidare ha ansvaret för övergripande samhällsmotiverad transportforskning.

### **Internationellt arbete**

Transportinspektionen

- ska följa utvecklingen av den internationella regleringen inom transportområdet och delta som expert eller direkt företrädare för Sverige i utvecklingen av normer inom EU och andra internationellt reglerande organ,
- ska fullgöra de uppgifter som Sverige i egenskap av medlemsstat har ålagts enligt relevanta EG-rättsakter m.m. den mån dessa uppgifter inte fullgörs på annat sätt enligt lag eller förordning samt ansvara för de uppgifter som enligt rättsakterna ligger på en behörig myndighet,
- får överlägga med transportmyndigheter i andra länder och handlägga internationella ärenden inom sitt ansvarsområde. Ärenden av större ekonomisk betydelse eller av utrikes- eller transportpolitisk betydelse ska underställas regeringen,
- ska initiera ändringar i det svenska och internationella regelverket.

### **Sektorsansvaret**

Transportinspektionen ska ha de uppgifter som behövs för att säkerställa dess kärnverksamhet men ska inte ha ett särskilt utpekat sektorsansvar inom sitt område.

Sektorsansvaret tolkas olika inom de olika trafikslagen och är otydligt. Det allmänt formulerade ansvaret bör ersättas med tydligt definierat ansvar och tydliga uppgifter för berörda myndigheter.

### **Förslag som berör samtliga transportslag**

Transportinspektionen övertar sådana utredningar av olyckor och tillbud som nu ligger på Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsinspektionen. Detsamma gäller 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.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 2

Transportinspektionen ska vidare

- överta det finansieringsansvar för Statens haverikommissions (SHK) verksamhet som Luftfartsstyrelsen (45 procent), Sjöfartsverket genom Sjöfartsinspektionen (10 procent) och Banverket (20 procent) nu har och kommer därmed att svara för 80 procent av bidragen till verksamheten,
- kunna utföra utredningar av olyckor och tillbud som inte utförs av SHK. Inspektionen ska bistå i utredningen av olyckor när SHK så önskar,
- tills vidare ha ett ansvar för krisberedskap för flyg inom samverkansområdena Skydd, undsättning och vård samt Transporter,
- ansvara för transportrelaterade delar av normgivning, tillsyn och tillståndsgivning som rör transporter av farligt gods. Transportinspektionen ska också ansvara för normgivning, tillsyn och tillståndsgivning som avser skydd inom transportsektorn.
- överta Banverkets och Vägverkets rätt att meddela föreskrifter om genomförande av förstudie och järnvägsutredning enligt förordningen (1995:1652) om byggande av järnväg respektive genomförande av förstudie och vägutredning samt övriga bemyndiganden enligt vägkungörelsen (1971:954) som har anknytning till byggande av väg.

Om det genomförs en ytterligare förändring av myndighetsstrukturen inom transportsektorn bör hemvisten för krisberedskap inom samverkansområdet Transporter övervägas.

I avvaktan på en fortsatt översyn av transportsektorns organisation och en eventuell översyn av planerings- och fastställelseprocessen bör Vägverket behålla ansvaret för att fastställa arbetsplaner på vägområdet och Banverket ansvaret för att fastställa järnvägsplaner. Detsamma gäller prövningar och beslut i övrigt som ansluter till fastställelsen.

## **Järnväg**

Verksamheten vid Järnvägsstyrelsen förs i sin helhet över till Transportinspektionen och Järnvägsstyrelsen läggs därmed ner.

I samband med att Transportinspektionen bildas ska, utöver förslagen som berör hela verksamhetsområdet, följande ändringar i ansvarsfördelningen göras inom sektorn:

- Banverkets rätt att meddela föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas av den som bedriver verksamhet enligt järnvägslagen (2004:519) förs till Transportinspektionen. Bemyndigandet utvidgas samtidigt till att omfatta hur infrastrukturförvaltare ska kunna få den information som behövs för att förvalta infrastrukturen.
- Banverkets ansvar för att trafiksäkerhetsarbetet inom den svenska järnvägssektorn samordnas upphör, liksom ansvaret för att den lokala, regionala, interregionala och internationella järnvägstrafiken samordnas.

## Luffart

Verksamheten vid Luftfartsstyrelsen förs över till Transportinspektionen förutom vad gäller ansvaret för det nationella ambulansflyget, SNAM. Luftfartsstyrelsen läggs därmed ner.

## Sjöfart

Ansvar och uppgifter för Sjöfartsinspektionen förs över till Transportinspektionen. Dessutom förs ansvaret för sjöfartsregistret samt hanteringen av kustfartstillstånd över till Transportinspektionen.

## Väg

All verksamhet inom Vägtrafikinspektionen samt vid Vägverkets trafikregister (författningsreglerad register-, administrations- och informationsverksamhet) och förarenhet (förarprov och tillsyn över trafikskolor m.m.) förs över till Transportinspektionen.

Inom enheten Samhälle och trafik förs följande verksamheter över till Transportinspektionen:

- Hela verksamheten inom sektionen Körkort (förvaltning, utveckling och expertstöd inom områdena körkort och trafikmedicin).
- Hela verksamheten inom sektionen Fordon (förvaltning, utveckling och tillämpning av föreskrifter inom fordonsteknikområdet).
- Huvuddelen av verksamheten vid sektionen Trafik (förvaltning, utveckling och tillämpning av föreskrifter inom yrkestrafikområdet samt tillämpning av viss annan trafiklagstiftning).
- Del av verksamheten vid sektionen Miljö (förvaltning, utveckling och tillämpning av miljörelaterade föreskrifter m.m. inom fordonsområdet).
- En mindre del av verksamheten vid sektionen Bro- och tunnelteknik (föreskrifter om tekniska egenskapskrav för byggnadsverk).
- En del av verksamheten trafiksäkerhetsanalys (bland annat statistik över och analys av trafikolyckor).
- Administrationen om den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter, RDT.

Inom enheten Vägverket Support förs följande verksamheter över till Transportinspektionen:

- Del av verksamheten vid sektionen Förvaltningsrätt (förvaltningsjuridiskt expertstöd till bland annat myndighetsdelen av Samhälle och trafik, Trafikregistret, Förarenheten samt huvudkontoret).
- Del av verksamhet vid avdelningen Informationsteknik (ITfunktioner som huvudsakligen stöder den föreslagna verksamheten vid Transportinspektionen).
- Del av övriga funktioner inom Vägverket Support (administrativa resurser m.m. kopplade till den föreslagna verksamheten vid Transportinspektionen).

Resurser för omvärldsbevakning, statistik, verksamhetsnära forskning och utveckling, huvudkontorsfunktioner m.m. förs över från Vägverket till Transportinspektionen i proportion till andelen övrig verksamhet enligt den verksamhetsvolym som uppgifterna har i verksamhetsplan för budgetåret 2008.

Vägverket ska även fortsättningsvis ansvara för följande myndighetsuppgifter:

- Vägdataverksamheten med bland annat den nationella vägdatan, NVDB.
- Löpande beslut om högsta tillåtna hastighet och om vägars bärighetsklass.
- Ärenden om ändring av väghållaransvar mellan stat, enskilda och kommuner.
- Tillsyn och tillståndsgivning inom Vägverkets regionala organisation.
- Förvaltning av skyltfonden.

Förutsättningarna för driften och utvecklingen av rapporteringssystemet för skade- och olycksdata, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) bör utredas närmare innan man tar slutlig ställning till huvudmannaskapet för systemet. Det bör också utredas ytterligare hur vägdataverksamheten kan tillgodose behoven av sådana uppgifter om väginfrastrukturen som är nödvändiga för myndighetsutövningen på området.

Vägverket förvaltar i dag skyltfonden som ger bidrag till forskning och idéutveckling inom trafiksäkerhetsområdet och finansieras med intäkter av försäljning av registreringsskyltar för fordon. Frågan om hur ersättningen för administrationskostnaderna vid Trafikregistret ska regleras när denna verksamhet överförs till Transportinspektionen bör utredas ytterligare liksom hur relationerna mellan Trafikregistret och skyltfonden i övrigt bör ordnas.

De ovan angivna förändringarna innebär en omfattande omstrukturering av myndighetsverksamheten på vägområdet. För att förändringarna ska kunna genomföras på ett effektivt sätt och utan störningar för allmänheten, näringslivet eller samhället i övrigt fordras ett nära samarbete mellan Vägverket och den nya Transportinspektionen. Det gäller i särskilt hög grad inom IT-området och under själva omställningsprocessen. Men även i ett fortvarighetstillstånd kommer en nära samverkan att vara nödvändig för att undvika ineffektivitet, dubblering av resurser och onödigt krångel för medborgare och näringsliv.

### **Körkorts- och yrkestrafikverksamheten**

All normgivning, tillsyn och prövning av tillstånd och godkännanden – inklusive provverksamheten – inom körkorts- och yrkestrafikområden, som i dag sköts av Vägverket, Tullverket respektive länsstyrelserna, förs över till Transportinspektionen.

Överföringen av länsstyrelsernas uppgifter till Transportinspektionen genomförs per den 1 januari 2010.

Skolverkets och Försvarsmaktens uppgifter i fråga om utbildning och examination kvarstår, liksom den normgivning som i dag ligger på Rikspolisstyrelsen och Kriminalvården. Detsamma gäller tills vidare även Skatteverket.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 2

### **Kontroll av arbetstider på väg och hos företag samt kontroll av fordon på väg**

Vägverkets ansvar för normgivning och tillstånd m.m. i fråga om kontroll av kör- och vilotider samt flygande inspektion och annan kontroll på väg förs över till Transportinspektionen.

Frågan om hur kontrollen av arbetstider, företag, förare och fordon inom yrkestrafiken ska organiseras och finansieras bör prövas i ett sammanhang i samband med att Vägverket och Polisen har avrapporterat sitt regeringsuppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna.

I en sådan prövning ingår också 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.

### **Byggnadsverk och tunnlar**

Vägverkets bemyndigande att meddela föreskrifter enligt förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. förs över till Transportinspektionen.

Detsamma gäller Boverkets bemyndigande att meddela föreskrifter om vägtunnlar enligt samma förordning och enligt förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar.

Transportinspektionen övertar också länsstyrelsens uppgift som tunnelmyndighet enligt förordningen om säkerhet i vägtunnlar

### **Förslag om finansieringsform**

Transportinspektionens verksamhet ska i huvudsak finansieras med avgifter. Därför föreslås att

- dagens avgiftssystem och finansiering av verksamheten inom flyg och sjöfart behålls,
- verksamheten inom järnväg avgiftsbeläggs och
- huvuddelen av den verksamhet inom vägsektorn som förs till Transportinspektionen och som i dag finansieras med anslag avgiftsbeläggs.

Transportinspektionen får själv sätta avgifterna inom de ramar som fastställs av riksdag och regering. Inspektionen bör också få disponera intäkterna.

Den förändrade avgiftsbeläggningsen införs den 1 januari 2010.

Avgiftssystemet för luftfarten och sjöfarten påverkas inte inledningsvis av att Transportinspektionen bildas. Den nuvarande debiteringen av farledsavgifter måste dock delas upp i en del som avser finansiering av Transportinspektionens verksamhet och en del som avser den infra-

strukturförvaltning som Sjöfartsverket ansvarar för. På sikt bör sjöfartsregistret och de delar som avser Transportinspektionens ansvar och uppgifter för fritids- och båtsportlivet helt finansieras med avgifter. Prop. 2009/10:20  
Bilaga 2

### **Förslag om lokalisering**

Transportinspektionens huvudkontor lokaliseras till Norrköping.

Transportinspektionens verksamhet kommer att bedrivas på ett flertal orter för att kunna fullgöra sina uppgifter.

### **Konsekvenser**

Detta delbetänkande beskriver i första hand en förändrad organisation för verksamheter som redan i dag bedrivs. Vi återkommer till förslag om förändringar i dagens verksamhet i vårt huvudbetänkande. Det innebär att förslagen i detta delbetänkande får förhållandevis begränsade konsekvenser, totalt sett, och i första hand medför en omfördelning mellan olika statliga verksamheter.



# Sammanfattning av huvudbetänkande SOU 2008:44 (förutom vissa nu inte aktuella avsnitt)

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 3

## 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 företrädare för 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 helhetsyn 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 iakttäta 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 verkningfulla 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 riskvärderingssystem.

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 överträdelse av kör- och vilotidsreglerna, ska införas från den 1 januari 2010 och ersätta nuvarande straffsanktion. För överträdelse som begås av förare ska tills vidare nuvarande sanktionssystem 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.

- 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 in 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 besiktningmarknaden 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.

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 stängselskyldighet 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 svårförenliga 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 driftstöd 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.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 3

## **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 drivas 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)
- Vägmärkesförordningen (2007:90)



Förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift kompletteras med en upplysning om överklagande enligt 22 a § förvaltningslagen i fråga om beslut om återbetalning. Prop. 2009/10:20 Bilaga 3

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 yrkestrafikärenden*

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.

## **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 verksamma inom vägtransport-systemet kan den ökade avgiftsbelastningen beräknas till totalt cirka 550 Mkr.

Vår bedömning är alltjämt 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 samhällsekonomisk avvägning. Vi bedömer att det finns en påtaglig potential i förslaget för att uppnå samhällsekonomiska vinster och för ökad effektivitet hos väghållarna 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 lands-  
tingen för de kostnader som detta medför.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 3

### *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.

## Bakgrund

### Transportstyrelsen och dess verksamhet

Transportstyrelsen inrättas den 1 januari 2009. Verksamheten ska omfatta i huvudsak all normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportsektorn. Styrelsen ska också vara registerhållningsmyndighet samt svara för vissa stabsuppgifter under regeringen.

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg, om krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer, trafikföretag och förare, om rätt att organisera och utföra trafik, om nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service, om marknads- och konkurrensvillkor samt om villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Under 2009 kommer finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet att ske enligt samma principer som i dag tillämpas för de verksamheter som förs över från i första hand Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och till mindre del övriga delar av Sjöfartsverket samt Vägverket.

## Uppdraget

Utredningen fick i tilläggsdirektiv (2008:45) i uppdrag att lämna förslag till ny finansieringsform m.m. som ska gälla från och med den 1 januari 2010. Uppdraget innebär att precisera och presentera

- vilka *principer* som ska styra valet av finansieringsform,
- vilka *verksamheter* som ska finansieras med avgifter fr. o m den 1 januari 2010,
- tillhörande författningsändringar.

Utgångspunkten ska enligt direktivet vara att Transportstyrelsen huvudsakligen finansieras med avgifter.

## Finansieringen av verksamheten inom dagens inspektionsverksamheter

De finansieringsprinciper som tillämpas för finansieringen av verksamheten inom dagens inspektionsmyndigheter är präglade av den organisatoriska knytning som verksamheten har haft till i första hand statens infrastrukturförvaltning.

Vägverkets verksamhet inom områdena tillstånd och tillsyn finansieras med avgifter om de avser prestationer som tydligt riktar sig mot enskilda

individer eller företag eller andra väldefinierade avnämare. Även registerhållningen finansieras med avgifter. Däremot anslagsfinansieras all normgivning, verksamhet som innebär prövning av beslut och s.k. kollektiva prestationer inom tillsynsverksamheten. Det gäller även den kontrollverksamhet som på vägsidan utförs av Polisen men inom de andra sektorerna av inspektionsmyndigheterna. Även stödjande verksamhet som omvärldsanalys m.m. anslagsfinansieras. Inom länsstyrelserna är all verksamhet inom tillsyn, körkortsingripanden och villkorsärenden anslagsfinansierad.

Inom järnvägen kom all föreskriftsverksamhet, tillståndsgivning och tillsyn som bedrivits inom SJ att bli anslagsfinansierad när den överfördes till Banverket/Järnvägsinspektionen och senare Järnvägsstyrelsen.

När Luftfartsstyrelsen bildades kom reglerings- och tillsynsverksamheten att drivas vidare under samma finansiella förutsättningar som tidigare inom Luftfartsverket. Det är alltså endast tillstånds- och tillsynsverksamhet som är tydligt definierad i förhållande till individ eller företag som debiteras som direkta avgifter. Övrig verksamhet finansieras i huvudsak via en s.k. myndighetsavgift. Finansieringen av Sjöfartsinspektionens verksamhet sker på likartat sätt via direktdebiterade avgifter och den s.k. farledsavgiften.

Den legala grunden för debiteringen av avgifterna regleras i regel i lag och särskilda förordningar per sakområde. I några fall kan dock grunden för debiteringen av avgifterna anses vara otillfredsställande. Det gäller inte minst de allmänfinansierande avgifterna inom luft- och sjöfartsektorn som täcker kostnader för allt från normgivning till kollektiva prestationer inom tillsynen.

### **Legala utgångspunkter**

Det går inte att dra någon definitiv gräns mellan begreppen skatt och avgift. Redan i förarbetena till regeringsformen framhöll man att gränsen är flytande. I förarbetena sägs emellertid att skillnaden mellan skatt och avgift är att en skatt kan karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan det med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna. Även s.k. kollektiva motprestationer godtas inom ramen för avgiftsbegreppet.

Den praktiska betydelsen av gränsdragningen mellan skatt och belastande avgift inskränker sig till de situationer då riksdagen överväger att delegera beslutskompetensen till regeringen (eller kommun). Riksdagen får således inte delegera beslut om skatter. Valet av benämning på en pålaga saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen. Socialavgifter t.ex. är skatter trots benämningen.

## Tre alternativ

Vi har formulerat tre alternativ för den framtida finansieringsmodellen. Förslagen grundas på de överväganden som gjorts med utgångspunkt från de legala förutsättningarna, från de förhållanden som vi anser bör råda inom transportsektorn med hänsyn till verksamhetens art och slutligen också med beaktande av de tidigare ställningstaganden som statsmakterna gjort i anslutning till finansiering av normerings-, tillstånds-, tillsyns- och registerverksamhet inom transportsektorn.

### • Alternativ 1

I detta alternativ ska i princip all den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver finansieras med avgifter. Alternativet rymmer bedömningen – i medvetande om att tyngdpunkten och argumentationen i gränsdragningen mellan skatt och avgift kan variera – att det således finns möjligheter från legala utgångspunkter att hitta former för nödvändiga avgifter.

### • Alternativ 2

I detta alternativ avgiftsfinansieras all tillstånds- och tillsynsverksamhet samt registerhållning. Däremot anslagsfinansieras normgivning, prövning av beslut som fattats av annan myndighet, prövning av tvist i avtalsliknande situationer och andra särskilt angivna ändamål såsom utövande av sektorsansvar och andra stabsuppgifter under regeringen.

### • Alternativ 3

I detta alternativ avgiftsfinansieras endast tillståndsverksamheten, tillsyn med tydligt definierade motprestationer som riktar sig mot ett företag eller en individ samt registerhållning. All annan tillsynsverksamhet samt myndighetsuppgifter som normgivning, utövande av stabsuppgifter m.m. anslagsfinansieras.

Alternativ 1 motsvarar det som i dag tillämpas inom luftfarts- och sjöfartssektorn. Alternativ 3 överensstämmer i stort sett med det som i dag tillämpas inom vägsektorn.

## Förslag

I första hand föreslår vi finansiering enligt alternativ 1, dvs. att Transportstyrelsen från 2010 ska vara avgiftsfinansierad i fråga om all verksamhet. Vidare föreslås att verksamheten nettoredovisas, dvs. att intäkter och kostnader redovisas utanför statsbudgeten. Transportstyrelsen bör alltså ha rätt att disponera intäkterna i verksamheten och styrelsen bör också efter regeringens bemyndigande få bestämma om avgiftskonstruktion och besluta om avgiftsnivå.

I andra hand föreslås en finansiering enligt alternativ 2.

En finansiering enligt alternativ 3 bör inte tillämpas.

Oavsett finansieringsform (anslag eller avgifter) ska det tydligt anges vad finansieringskällan får användas till.

## Skälen för förslaget

Vår utgångspunkt är att ett och samma alternativ ska gälla för samtliga trafikslagsgrenar inom Transportstyrelsen. Vi anser inte att det finns hållbara skäl för tillämpning av skilda finansieringsprinciper för de olika trafikslagen. Att kretsen av berörda inom vägsektorn i tillstånds- och tillsynsverksamheten tangerar hela skattekollektivet i större utsträckning än för de andra trafikslagen brukar ibland lyftas fram som ett argument för skattefinansiering. Vi anser dock att detta snarare speglar en grad- än artskillnad och att det inte bör påverka finansieringsprincipen.

Genomgången av de legala utgångspunkterna ger en viss tyngd åt uppfattningen att en finansiering enligt alternativ 1 kommer i konflikt med vad som normgivningsmässigt rymms i begreppet avgift. Mot detta måste dock ställas den nuvarande realiteten att luft- och sjöfartsverksamheten fullt ut finansieras via avgifter och att riksdagen således, om än inte i de detaljerade former som nu föreslås, godkännt en sådan finansiering. Även i övrigt finns exempel på myndighetsfinansiering där avgiftsbegreppet givits en i sammanhanget vidsträckt innebörd. Vår uppfattning är att en finansieringsmodell i enlighet med vad som gäller inom luft- och sjöfartsområdet har faktiska fördelar framför de övriga alternativen. Av det skälet, och då vi inte vill utesluta möjligheten att utsträcka den i dag tillämpade modellen även till de övriga verksamheter som kommer att ingå i Transportstyrelsen, föreslås således i första hand alternativ 1.

## Generella ställningstaganden i fråga om beslut om avgifter och i redovisningsfrågorna

Det finns enligt vår uppfattning goda grunder för den praxis som utvecklats inom transportsektorn vad gäller nettoredovisning mot statsbudgeten. Transportnäringen måste kunna lita på att tillsyns- och annan verksamhet snabbt och smidigt kan anpassas till den efterfrågan som råder på marknaden. Krav på nya eller förnyade tillstånd eller svårigheter att få lagstadgad tillsyn utförd kan annars bli ett hinder för att bedriva näringsverksamheten. Vi anser därför att principen om nettoredovisning av avgifterna, dvs. att myndigheten får behålla avgifterna istället för att inleverera dem till inkomstitel på statsbudgeten, ska bejakas. Årliga finansiella ramar i form av anslag på statsbudgeten för finansieringen av verksamheten riskerar att bli en hämsko vid en nödvändig anpassning av verksamhetsvolymen. Vi ställer oss alltså tveksamma till de försök till uppstramning och återgång till bruttoredovisningsprincip som bland annat Avgiftsutredningen gett uttryck för.

Vårt ställningstagande ska inte ses som uttryck för att vi underskattar behovet av styrning från statsmakternas sida vad avser verksamhetens inriktning. Myndigheten ska alltså inte utan att underställa regeringen och riksdagen detta för prövning ändra inriktning och ambitionsnivåer så att kostnaderna stiger för tillsynsobjekten. Rätten att disponera intäkterna direkt i verksamheten bör därför kombineras med utvecklade former för



I myndighetens mandat bör också ingå att besluta om avgiftskonstruktion och avgiftsnivå för olika delar av verksamheten. Det bör kombineras med tillräckliga insyns- och kontrollåtgärder från regeringen och riksdagen med stöd av deras kontrollorgan för verksamhets- och finansiell styrning som Riksrevisionen och Ekonomistyrningsverket (ESV). Även internrevisionen bör ges en roll i dessa hänseenden. Nämnas bör också den kontroll som mellanstatliga organ inom transportbranschen har såväl i att diktera verksamhetsinriktning och finansieringsvillkor som i att utöva kontroll eller revision av verksamheten.

### **Särskilt om alternativ 3**

Alternativ 3 avstyrks. Skälet är det ökade inslaget av riskbaserad tillsyn som är under utveckling och som anses vara till gagn för effektiviteten i tillsynsverksamheten och därmed i slutänden berörda avnämare. Det är inte motiverat att dessa, förutom effektivitetsvinsterna, dessutom helt skulle avlastas kostnader för tillsynsverksamheten vid övergång från periodiskt reglerad till riskbaserad tillsyn.

### **Författningsförslagen**

I författningsförslagen redovisas den reglering i lag som bedöms nödvändig för alternativ 1. Det är fråga dels om att i lag få heltäckande avgiftsbemyndiganden för myndighetens verksamhet inom områdena tillsyn, tillståndsgivning och registrering, dels om stöd i lag för avgiftsuttag rörande annan verksamhet. Det senare mynnar ut i ett förslag till lag om vissa avgifter inom Transportstyrelsens verksamhetsområde. Det förslaget har således betydelse enbart för alternativ 1. De övriga författningsförslagen – som handlar om nya avgiftsbemyndiganden eller förstärkning av befintliga bemyndiganden – ingår naturligtvis i alternativ 1 men är i grunden motiverade av alternativ 2. Även om alternativ 3 skulle väljas slutligt behöver ett flertal lagar ändras i linje med våra förslag.

# Sammanfattning av Vägverkets rapport Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg

## Inledning

Vägverket har fått i uppdrag av regeringen att i samråd med Rikspolisstyrelsen utreda hur kör- och vilotidsreglerna för gods- och persontransporter på väg efterlevs. I uppdraget ingår också att lämna förslag till hur kontrollen av nyttotrafiken på väg kan förbättras och effektiviseras, vilka resurser som kommer att behövas och hur kontrollerna ska finansieras. Förslagens relation till EG-rätten ska också redovisas.

Det har blivit allt tydligare att nuvarande kontrollsystem måste förändras.

Systemet har byggts upp successivt i olika delar under årens lopp. Delarna fungerar i stort sett tillfredsställande var för sig, men helhetssyn saknas.

Under 2007 startade Vägverket, Rikspolisstyrelsen och Bilprovningen tillsammans ett utvecklingsarbete med mål att se över hela kontrollsystemet för nyttotrafiken. Under arbetet anslöt också länsstyrelserna till projektet. Regeringsuppdraget har genomförts inom ramen för detta projekt, men fokus har legat på kontroll av kör- och vilotider.

Kontrollsystemets övergripande syfte är att säkerställa att de för Sveriges näringsliv så viktiga vägtransporterna genomförs trafiksäkert och enligt sunda konkurrensvillkor. Systemet ska också säkerställa att de som utför transporterna har en god arbetsmiljö.

Det är mycket angeläget att systemet för kontroller av nyttotrafiken på väg byggs upp utifrån ett helhetsperspektiv, så att de resurser som finns används så effektivt som möjligt. Idag är efterlevnaden av regler låg och risken att bli upptäckt är liten.

Utredningen föreslår därför en rad förändringar som ska leda till rättvisa konkurrensvillkor och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg.

Nedan sammanfattas endast de förslag som har betydelse för föreslagna ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

## Ansvar för kontrollverksamheten

Grundläggande i utredningens förslag är att Transportstyrelsen, som bildas den 1 januari 2009, ska ha det övergripande ansvaret för kontrollverksamheten i landet. Transportstyrelsen ansvarar också för att en gemensam kontrollstrategi tas fram för berörda kontrollmyndigheter och att den uppdateras varje år.

I förslaget fördelas ansvaret för det praktiska kontrollarbetet enligt nedan. En utgångspunkt har varit att den årliga kontrollbesiktningen, som Bilprovningen idag ansvarar för, blir konkurrensutsatt.

Utredningen föreslår följande fördelning av ansvaret:

- Polisen ansvarar för kontrollverksamheten på väg.

Transportstyrelsen svarar för tillståndsgivning och tillsyn av den yrkesmässiga trafiken.

Transportstyrelsen ges ett övergripande och normgivande ansvar för fordonskontrollerna i hall på en avreglerad marknad. Genomförandet sker av ackrediterade kontrollorgan.

Transportstyrelsen svarar för kontrollen av kör- och vilotider hos företag.

Transportstyrelsen tar ansvar för samverkan mellan flera kontrollerade

myndigheter från olika samhällssektorer, där samordning av kontroller hos transportföretag krävs.

Verksamheten inom Transportstyrelsens ansvarsområde, och framförallt kontrollen av kör- och vilotider hos företagen, föreslås bli finansierad genom avgifter, medan kontrollverksamhet hos övriga myndigheter även fortsättningsvis kommer att anslagsfinansieras.

### **Riskvärdering av företag**

Resurserna för kontrollverksamheten är begränsade. Därför är det viktigt att använda dem där de gör bäst nytta. Genom att prioritera kontroll av företag som har låg regelefterlevnad ökar möjligheterna att förbättra trafiksäkerhet och konkurrensvillkor. Utredningen föreslår därför att ett utökat riskvärderingssystem införs som bygger på information om företagen från olika register. Transportstyrelsen ansvarar för detta system. Bland annat bör funktioner införas i vägtrafikregistret som gör det möjligt att identifiera och koppla samman företag och deras fordon i nyttotrafik. Anmälningsplikt föreslås för företagens tunga lastbilar, släp och bussar som brukas i nyttotrafik. De årliga kostnaderna för riskvärderingssystem och registerföring beräknas bli 20–25 miljoner kronor.

De företag som har höga poäng i riskvärderingssystemet kommer att kontrolleras ofta, medan företag som följer lagar och regler kontrolleras i begränsad omfattning. Riskvärderingssystem finns i flera länder i EU och det finns krav på att det ska införas i alla medlemsstater.

Riskvärderingssystemet är ett exempel på samarbete mellan olika myndigheter som leder till en effektivare kontrollverksamhet. Ett annat exempel är de samordnade myndighetskontroller som föreslås bli genomförda över hela landet. Kontrollerna baseras på information från bland annat riskvärderingssystemet och de ska göras på företag inom nyttotrafiken. I kontrollerna granskas exempelvis om företagen har betalat skatter och avgifter och om de följer kör- och vilotidsreglerna.

Vid utarbetandet av förslagen har avstämning gjorts med utredaren för Transportstyrelsen och hänsyn har tagits till utredningen om Bilprovningens konkurrensutsättning. En utgångspunkt för förslagen har varit att en ny myndighet, Transportstyrelsen, bildas inom transportsektorn i landet från årsskiftet 2009. Transportstyrelsen får ansvar för normgivning och tillsyn inom bland annat yrkestrafikområdet. En annan utgångspunkt för förslagen har varit att marknaden för periodisk kontrollbesiktning av fordon i hall öppnas för fler aktörer än Bilprovningen. Om dessa förändringar inte kommer till stånd kvarstår

verksamhetsbehovet och kostnaderna. De beräknade resurserna måste då tillföras dagens ansvariga myndigheter.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 5

Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift<sup>1</sup> 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.

*Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i fjärde stycket. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.*

8 §<sup>2</sup>

*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.

11 §<sup>3</sup>

*Transportinspektionens beslut enligt denna lag får överklagas 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.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 8 d § 2004:1083.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:560.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2004:1083.

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.

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 motor-drivet 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 polismans 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.

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)<sup>1</sup>  
*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 böjningsformer 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 §<sup>2</sup>

*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.*

*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 §*

*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,*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

4 kap. 8 § 2004:1087

5 kap. 15 § 2003:216

10 kap. 1 § 2004:1087

10 kap. 4 § 2003:216.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2003:216.

*första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.*

*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. omhändertagande 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.



Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)<sup>1</sup>  
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*.

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.

*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.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

*Transportinspektionens* beslut i ärende om godkännande som

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 kap. 3 § författningsförslag 15 (del A) i detta betänkande.

*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.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

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 körkorthavaren är folkbokförd när ansökan om villkorlig återkallelse görs prövar ansökningen. 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.

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)<sup>1</sup>  
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 ”Transport-  
inspektionen”,  
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*

3 kap.  
2 §

***Prövningsmyndigheter******Prövningsmyndighet***

Frågor om taxiförarlegitimation  
prövas av *länsstyrelsen i det län  
där sökanden eller innehavaren är  
folkbokförd.*

Frågor om taxiförarlegitimation  
prövas av *Transportinspektionen.*

*Frågor om taxiförarlegitimation  
för den som inte är folkbokförd i  
Sverige prövas av Länsstyrelsen i  
Skåne län.*

7 kap.  
2 §

*Länsstyrelsens* beslut i frågor  
om taxitrafik, beställningstrafik  
med buss och godstrafik får över-  
klagas hos allmän förvaltnings-  
domstol.

*Transportinspektionens* beslut i  
frågor om taxitrafik, beställnings-  
trafik med buss och godstrafik får  
överklagas hos allmän förvalt-  
ningsdomstol.

4 §

*Länsstyrelsens* beslut i frågor  
om taxiförarlegitimation får över-  
klagas hos allmän förvaltnings-  
domstol.

*Transportinspektionens* beslut i  
frågor om taxiförarlegitimation får  
överklagas hos allmän förvalt-  
ningsdomstol.

6 a §

*I fråga om beslut enligt denna  
lag, eller föreskrifter som  
meddelats med stöd av lagen, som  
får överklagas hos allmän förvalt-  
ningsdomstol gäller följande.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 kap. 17 § 1998:491.

*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 lands-ting, 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.

Häri genom 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**

*Frågor om trafik tillstånd 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, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företaget 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 trafik tillstånd 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*

**Prövningsmyndighet**

*Frågor om trafik tillstånd prövas av Transportinspektionen.*

*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*

får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 6

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

Häri genom 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*

4 §

**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.

**Prövningsmyndighet**

Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av Transportinspektionen.

22 §

En prövningsmyndighets beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningsstillstånd 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.*



---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportinspektionen vara den enskildes motpart.

## Finansieringsrapportens lagförslag (de nu aktuella)

### Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Häri genom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer ska ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
4. postbefordran,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och sväware utanför dessa områden,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
10. registrering av fordon,
11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
12. riksfärdtjänst,
13. tillstånd att bruka sväware,
14. kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter,
15. användning av vattenskotrar eller annan liknande vattenfarkost.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster *samt* för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten *samt* om avgifter för skeppsmätning *och*

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter

1. för trafikövervakningstjänster,
2. för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13, *samt*
3. i ärenden enligt bestämmelser som avses i första stycket 5, 6, 8 och 15.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:584.

*avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.*

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 7

Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Häri genom föreskrivs att 8 kap. 2 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**8 kap.**

**2 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation *samt avgifter för den kontroll som behövs,*

4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, *samt*

5. körprov för taxiförarlegitimation.

3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation,

4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter,

5. körprov för taxiförarlegitimation,

*6. kör- och vilotider vid vägtransporter, färdskrivarutrustning samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid vägtransporter, samt*

*7. avgifter för tillsyn, registrering och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Lag (2001:558) om vägtrafikregister

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 § 1 punkten

*Ny punkt f)*

*f) bedömning av sannolikheten att företag som bedriver transporter av personer eller gods i anslutning till förvärvsverksamhet (kommersiell trafik) bryter mot gällande lagstiftning (riskvärdering).*

6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,  
b) förarutbildning och förarprov,  
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,  
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, och
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

*I registret förs också in uppgifter som behövs för att koppla varje fordon som används i kommersiell trafik till ett företag för företagens riskvärdering enligt 5 §.*

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Vägverket skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Prop. 2009/10:20

Bilaga 8

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

## Förteckning över remissinstanser avseende delbetänkandet

Efter remiss har yttranden över delbetänkandet Transportinspektionen – en myndighet för all trafik (SOU 2008:9) lämnats av Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten över Skåne och Blekinge, Kammarrätten i Göteborg, Uppsala tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Justitiekanslern (JK), Åklagarmyndigheten, Brottsförebyggande rådet (Brå), Datainspektionen, Verket för förvaltningsutveckling (Verva), Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Krisberedskapsmyndigheten, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Handikappombudsmannen (HO), Tullverket, Skatteverket, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen Blekinge län, Länsstyrelsen Dalarnas län, Länsstyrelsen Gotlands län, Länsstyrelsen Gävleborg, Länsstyrelsen Hallands län, Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Uppsala län, Länsstyrelsen Värmland, Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Västernorrland, Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Länsstyrelsen Örebro län, Länsstyrelsen Östergötland, Boverket, Naturvårdsverket, Arbetsmiljöverket, Konkurrensverket, Konsumentverket, Rikstrafiken, Banverket, Glesbygdsverket, Järnvägsstyrelsen, Vägverket, Vägtrafikinspektionen, Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens kärnkraftsinspektion (SKI), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Verket för innovationssystem (VINNOVA), Sveriges Kommuner och Landsting, Kommunala Företagens Samorganisation (KFS Företagsservice), AB Svensk Bilprovning, Bil Sweden, Biltrafikens Arbetsgivareförbund tillsammans med Transportgruppen, Branschorganisationen Tågoperatörerna, Bussarbetsgivarna tillsammans med Transportgruppen, Flygarbetsgivarna tillsammans med Transportgruppen, Fotgängarnas Förening (FOT), Försäkringsförbundet, Motorbranschens Arbetsgivareförbund, tillsammans med Transportgruppen, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Motormännens Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Riksförbundet Enskilda Vägar, SACO, SEKO, Sjöfartens Arbetsgivareförbund tillsammans med Transportgruppen, ST, Svensk Pilotförening (SPF), Svenska Bussbranschens riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Taxiförbundet, Svenskt Flyg, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Svenska Sjöbefälsförbundet, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Sveriges Transportindustriförbund samt Transportgruppen och Sveriges Åkeriföretag.

Almega Tjänsteförbunden, Järnvägsforum, LO, Nämnden för båtlivsutbildning, Resenärsforum, Svenska Båtunionen, Svenskt Näringsliv, Cykelfrämjandet, och Svenska Kommunalarbetsförbundet har avstått från att inkomma med yttranden.

Yttranden har även inkommit från Borlänge kommun, TCO, Plast- och Kemiföretagen, Svenska Petroleum Institutet, Thunbolaget, Myndigheten för handikappolitisk samordning (HANDISAM), Region Dalarna, Sacoföreningen för Vägverkets enheter i Borlänge, SACO-förbundet Trafik och Järnväg och Västerås stad

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 9



## Förteckning över remissinstanser avseende huvudbetänkandet

Efter remiss har yttranden över huvudbetänkandet Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m (SOU:2008:44), såvitt rör i de betänkandet lämnade förslagen som avser tiden från den 1 januari 2009, lämnats av följande remissinstanser. Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten över Skåne och Blekinge, Kammarrätten i Göteborg, Uppsala tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Justitiekanslern (JK), Åklagarmyndigheten, Brottsförebyggande rådet (Brå), Datainspektionen, Verket för förvaltningsutveckling (Verva), Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Krisberedskapsmyndigheten, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Handikappombudsmannen (HO), Tullverket, Skatteverket, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen Blekinge län, Länsstyrelsen Dalarnas län, Länsstyrelsen Gotlands län, Länsstyrelsen Gävleborg, Länsstyrelsen Hallands län, Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Uppsala län, Länsstyrelsen Värmland, Länsstyrelsen Västernorrland, Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Länsstyrelsen Örebro län, Naturvårdsverket, Arbetsmiljöverket, Konkurrensverket, Konsumentverket, Rikstrafiken, Banverket, Järnvägsstyrelsen, Vägverket, Vägtrafikinspektionen, Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Statens kärnkraftsinspektion (SKI), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Verket för innovationssystem (VINNOVA), Sveriges Kommuner och Landsting, AB Svensk Bilprovning, Bil Sweden, Branschorganisationen Tågoperatörerna, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Motorvägarnas Riksförbund, SEKO, ST inom Länsstyrelserna avd 104, Svensk Pilotförening (SPF), Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Taxiförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Sjöbefälsförbundet Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Transportgruppen, Sveriges Åkeriföretag, TCO, Plast och Kemiföretagen, Svenska Petroleum Institutet och Myndigheten för handikappolitisk samordning (HANDISAM).

Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Östergötland, Boverket, Glesbygdsverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Almega Tjänsteförbunden, Kommunala Företagens Samorganisation (KFS Företagsservice), Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Cykelfrämjandet, Flygarbetsgivarna, Fotgängarnas Förening (FOT), Försäkringsförbundet, Järnvägsforum, Landsorganisationen (LO), Motorbranschens Arbetsgivareförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Nämnden för båtutbildning, Resenärsforum, Riksförbundet Enskilda Vägar, SACO, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Svenska Båtunionen, Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Sveriges Hamnar, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna,

och Sveriges Transportindustriförbund har avstått från att inkomma med yttranden. Prop. 2009/10:20  
Bilaga 10

Yttranden har även inkommit från en privatperson samt från ST inom polisväsendet.

## Förteckning över remissinstanser avseende rapporten Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över rapporten *Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet* av den 13 oktober 2008, dnr N2008/3588/TR. Kammarrätten i Göteborg, Rikspolisstyrelsen, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Konkurrensverket, Banverket, Järnvägsstyrelsen, Vägverket, Vägtrafikinspektionen vid Vägverket, sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen vid Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sveriges kommuner och landsting, Branschorganisationen Tågoperatörerna, Försäkringsförbundet, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, och Svenska Transportarbetareförbundet.

Dessutom har följande remissinstanser inkommit med svar men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter. Riksdagens ombudsmän (JO), Länsrätten i Östergötlands län, Justitiekanslern (JK), Åklagarmyndigheten, Brottsförebyggande rådet, Finansinspektionen, Statens institut för kommunikationsanalys samt Skärgårdsredarna (SWEREF).

Varken Uppsala tingsrätt, Svenska Bussbranschens riksförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening eller Sveriges Åkeriföretag har inkommit med några yttranden.

Därtill har yttranden inkommit från Arbetets museum m.m., Skånska Järnvägar AB, TransportGruppen/Sveriges Transportindustriförbund, A-Train/Arlanda Express och VINNOVA. Den sistnämnda avstår dock från att yttra sig i sak.

## Förteckning över remissinstanser avseende rapporten Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg

Efter remiss har yttranden över rapporten *Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg* (dnr N2008/3666/TR) lämnats av följande remissinstanser. Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten över Skåne och Blekinge, Kammarrätten i Göteborg, Uppsala tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Åklagarmyndigheten, Brottsförebyggandet rådet (Brå), Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Tullverket, Skatteverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Västernorrland, Naturvårdsverket, Arbetsmiljöverket, Konkurrensverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sveriges kommuner och landsting, AB Svensk Bilprovning, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Sveriges Försäkringsförbund, Svenska Bussbranschens riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen – Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Trafikskolors Riksförbund och Sveriges Åkeriföretag.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Bil Sweden, Motorbranschens Arbetsgivareförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska Taxiförbundet, Sveriges Hamnar och Sveriges Transportindustriförbund har avstått från att inkomma med yttranden.

## Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att 8, 8 d, 9 och 11 §§ lagen (1972:435) om överlastavgift ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*8 §<sup>1</sup>

*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 påförs av Transportstyrelsen.*

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.

Överlastavgift får sättas ned eller efterges om det finns särskilda skäl. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos Transportstyrelsen.

8 d §<sup>2</sup>

En polismans beslut, om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, skall skyndsamt underställas länsstyrelsens prövning. Länsstyrelsen skall omedelbart pröva om beslutet skall bestå.

En polismans beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 8 b §, skall polisen och länsstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 8 b §, ska polisen och Transportstyrelsen handlägga ärendet om överlast-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2001:650.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2004:1083.

utan dröjsmål. *Länsstyrelsen* får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,

2. upphäva beslutet som gäller enligt 8 b §, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att *länsstyrelsen* har beslutat i ärendet om överlastavgift.

avgift utan dröjsmål. *Transportstyrelsen* får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,

2. upphäva beslutet som gäller enligt 8 b §, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att *Transportstyrelsen* har beslutat i ärendet om överlastavgift.

9 §<sup>3</sup>

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 17 § och 8 kap. 2–4 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska också gälla överlastavgift. Det som i 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen sägs om Skatteverket gäller då *länsstyrelsen*.

Denna lag gäller inte i fråga om fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, används hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

11 §<sup>4</sup>

*Länsstyrelsens* beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i *fjärde* 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

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § första stycket, 5 kap. 17 § och 8 kap. 2–4 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska också gälla överlastavgift. Det som i 5 kap. 17 § vägtrafikskattelagen sägs om Skatteverket gäller då *Transportstyrelsen*.

fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, används hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

*Transportstyrelsens* beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i *femte* stycket. Skrivelsen med överklagandet *ska* ha kommit in till *Transportstyrelsen* 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 *eller henne* 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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2008:211.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2004:1083.

anledning, förfaller också det senare.

anledning, förfaller också det senare.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 13

*Ett beslut som rör ett motor-  
drivet fordon som är registrerat  
här i landet, eller en släpvagn som  
dras av ett sådant fordon, över-  
klagas 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 8 d § får inte överklagas.

Transportstyrelsens beslut enligt 8 d § får inte överklagas.

En polismans 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 Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 13

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

- 1 §<sup>2</sup>
- Regeringen *bemyndigas att* meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § om föreskrifterna gäller
- Regeringen *får* meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om skrifterna gäller
1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
  2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
  4. postbefordran,
  5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
  6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför dessa områden,
  7. skeppsmätning,
  8. trafik på väg eller i terräng,
  10. registrering av fordon,
  11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
  12. riksfärdtjänst,
  13. tillstånd att bruka svävare,
  14. kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter,
  15. användning av vattenskotrar eller annan liknande vattenfarkost.
- Regeringen *bemyndigas att* meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster *samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13.* Regeringen *bemyndigas också att besluta om* föreskrifter om avgifter för färdskrivare *samt för tillsyn enligt bestämmelser som avses i första stycket 6, 13 och 14,*
- Regeringen *får* meddela föreskrifter om avgifter
1. för trafikövervakningstjänster, och
  2. för tillsyn enligt bestämmelser som avses i första stycket 6, 13 och 14,
  3. för registrering enligt

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1978:233.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:584.



avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

*bestämmelser som avses i första stycket 14, och*

*4. för ärendehandläggning enligt bestämmelser som avses i första stycket 5, 6, 8, 13 och 14.*

Regeringen får också meddela föreskrifter om

1. avgifter för farledsverksamheten,

2. avgifter för skeppsmätning, och

3. sanktionsavgifter enligt bestämmelser som avses i första stycket 14.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 13

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Häri genom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)<sup>1</sup> dels att 7 kap. 3 § och 10 kap. 4 § ska upphöra att gälla, dels att i 7 kap. 6 § och 9 kap. 3 § ordet ”länsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form, dels att 4 kap. 8 §, 5 kap. 15 §, 7 kap. 2, 5, 8 och 9 §§, 8 kap. 1–3 §§ samt 10 kap. 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**

8 §<sup>2</sup>

Ett godkännande som handledare enligt 7 § upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §.

*Länsstyrelsen skall* på begäran av handledaren eller den som övningskör upphäva ett godkännande som handledare.

*Transportstyrelsen ska* på begäran av handledaren eller den som övningskör upphäva ett godkännande som handledare.

**5 kap.**

15 §<sup>3</sup>

Vad som sägs i 14 § andra stycket gäller inte i fråga om återkallelse med stöd av 3 § 1–6 om prövotid enligt 3 kap. 18 § löpte för sökanden vid tidpunkten för den händelse som medförde att körkortet återkallades.

Om det i beslut om återkallelse beslutats om krav som *skall* uppfyllas för utfärdande gäller dessa krav i stället för kraven enligt 14 §. Detsamma gäller beslut av körkortsmyndighet som fattats efter beslut om återkallelse men innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtiden löpt ut.

Efter ett beslut om återkallelse enligt 3 § 2–4 får *länsstyrelsen* besluta att en ansökan om körkortstillstånd *skall* ges in. Ett sådant beslut får *länsstyrelsen* meddela om det före utfärdande av ett nytt körkort har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämpligheten av att

Om det i beslut om återkallelse beslutats om krav som *ska* uppfyllas för utfärdande gäller dessa krav i stället för kraven enligt 14 §. Detsamma gäller beslut av körkortsmyndighet som fattats efter beslut om återkallelse men innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtiden löpt ut.

Efter ett beslut om återkallelse enligt 3 § 2–4 får *Transportstyrelsen* besluta att en ansökan om körkortstillstånd *ska* ges in. Ett sådant beslut får *Transportstyrelsen* meddela om det före utfärdande av ett nytt körkort har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämplig-

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 kap. 3 § 2008:1369 9 kap. 3 § 2009:189

10 kap. 4 § 2003:216.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2004:1087.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2003:216.

**7 kap.****2 §<sup>4</sup>**

*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.

*Transportstyrelsen* 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, och
8. giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort.

*Transportstyrelsen* prövar också ärenden enligt

1. 3 kap. 3 §,
2. 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket, och
3. 3 kap. 16 § 1.

*Transportstyrelsen beslutar om utfärdande av körkort.*

**5 §**

Om ett körkort har blivit omhändertaget enligt 5 kap. 7 § första stycket 1–3 *skall länsstyrelsen* utan dröjsmål pröva frågan om körkortet *skall* återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

Om ett körkort har blivit omhändertaget enligt 5 kap. 7 § första stycket 1, 2 eller 3 *ska Transportstyrelsen* utan dröjsmål pröva frågan om körkortet *ska* återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

**8 §**

Giltighetstid för återkallelse tills vidare och spärrtid med anledning av återkallelse räknas från den dag då beslutet delges körkortshavaren eller från den tidigare dag när körkortshavaren överlämnar körkortet till *länsstyrelsen*. Har beslutet föregåtts av ett beslut om omhändertagande av körkortet eller av ett beslut om återkallelse

Giltighetstid för återkallelse tills vidare och spärrtid med anledning av återkallelse räknas från den dag då beslutet delges körkortshavaren eller från den tidigare dag när körkortshavaren överlämnar körkortet till *Transportstyrelsen*. Har beslutet föregåtts av ett beslut om omhändertagande av körkortet eller av ett beslut om återkallelse

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2003:216.

tills vidare, räknas spärrtiden från det först delgivna beslutet. Har giltigheten av beslut om återkallelse av körkort tills vidare löpt ut när slutligt beslut om körkortsingripande fattas *skall* den tid under vilket körkortet varit ogiltigt räknas av från spärrtiden.

Spärrtiden löper i andra fall från den dag som anges i beslutet.

9 §

Ogiltigt körkort *skall* överlämnas till *länsstyrelsen*.

*Ett* ogiltigt körkort *ska* överlämnas till *Transportstyrelsen*.

**8 kap.**

1 §<sup>5</sup>

*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.

*Transportstyrelsens* beslut enligt 7 kap. 2 § får, om inte annat följer av 3 §, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *Styrelsen* 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 eller tillämplig förordning, 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 Transportstyrelsen.*

*Lydelse enligt SFS 2009:189*

*Föreslagen lydelse*

**8 kap.**

2 §

Följande beslut av Transportstyrelsen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

Följande beslut av Transportstyrelsen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

*1. beslut att vägra utfärda kör-*

*1. beslut att inte bevilja tillstånd*

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2008:1369.

kort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,

2. beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 9 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 12 §, och

3. beslut att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 10 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 13 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

*Transportstyrelsens 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, traktorkort eller förarbevis eller om förnyelse av körkort eller förarbevis samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.*

att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 9 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 12 §, och

2. beslut att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 10 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 13 §.

### 3 §

*Följande beslut får inte överklagas:*

*1. utfärdande av traktorkort eller förarbevis,*

*2. utfärdande av körkort i annat fall än vägran att utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,*

*3. förnyelse av körkort eller förarbevis,*

*4. villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket,*

*5. en uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5,*

*6. omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis enligt 5 kap. 7 §, och*

*7. godkännande vid förarprov.*

Ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

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 omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

## 10 kap.

### 1 §<sup>6</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,
2. *länsstyrelsens* prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,
3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,
4. att priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga viss nivå.
2. *Transportstyrelsens* prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,
4. att priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga viss nivå, *och*
5. *avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.*

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.  
Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

### 2 §

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, *skall* läkaren anmäla det till *länsstyrelsen*. Innan anmälan görs *skall* läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd och traktorkort.

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, *ska* läkaren anmäla det till *Transportstyrelsen*. Innan anmälan görs *ska* läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd och traktorkort.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2004:1087.

Härigenom föreskrivs att 8, 9 och 10 §§ lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

8 §

*Länsstyrelsen skall* utöva tillsyn över deltagarna i försöksverksamheten.

Om körkortshavaren bryter mot vad som sägs i 6 § *skall* den villkorliga återkallelsen undanröjas och frågan om körkortsingripande tas upp till förnyad prövning. När spärttid bestäms med anledning av ett körkortsingripande *skall* villkorstid då körkortet varit återkallat villkorligt inte räknas av. Detsamma gäller om körkortshavaren själv vill avbryta deltagandet i försöksverksamheten.

*Transportstyrelsen ska* utöva tillsyn över deltagarna i försöksverksamheten.

Om körkortshavaren bryter mot vad som sägs i 6 § *ska* den villkorliga återkallelsen undanröjas och frågan om körkortsingripande tas upp till förnyad prövning. När spärttid bestäms med anledning av ett körkortsingripande *ska* villkorstid då körkortet varit återkallat villkorligt inte räknas av. Detsamma gäller om körkortshavaren själv vill avbryta deltagandet i försöksverksamheten.

Förnyad prövning får inte inledas efter villkorstidens utgång.

9 §

*Länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd när ansökan om villkorlig återkallelse görs prövar ansökningen. Övriga frågor enligt lagen prövas av samma länsstyrelse.*

*Transportstyrelsen 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.

*Transportstyrelsens* 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.

*Transportstyrelsens beslut enligt första stycket eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av tillämplig förordning,*

*överklagas till den länsrätt inom  
vars domkrets klaganden är folk-  
bokförd.*

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 13

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.



Häri genom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)<sup>1</sup>  
dels att 7 kap. 3 § ska upphöra att gälla,  
dels att i 3 kap. 6 § ordet ”prövningsmyndigheten” ska bytas ut mot  
”Transportstyrelsen”,  
dels att 2 kap. 2, 4, 15 och 17 §§, 3 kap. 2 och 5 §§, 5 kap. 1, 6, 10 och  
17 §§, 7 kap. 1, 2, 4 och 8 §§, 8 kap. 2 § samt rubrikerna närmast före  
2 kap. 2 § och 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse,  
dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 kap. 6 a §, av följande  
lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

**2 §<sup>2</sup>**

***Prövningsmyndigheter***

***Prövningsmyndighet***

Frågor om trafiktillstånd prövas  
1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av  
länsstyrelsen i det län där  
personen är folkbokförd,

Frågor om trafiktillstånd prövas  
av Transportstyrelsen.

2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person,  
varmed avses även offentlig-  
rättsliga juridiska personer såsom  
staten, en kommun, ett  
kommunalförbund eller ett lands-  
ting, 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.

Transportstyrelsen prövar  
frågor om tillstånd till linjetrafik  
som berör flera län.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 kap. 3 § 2008:1370.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:1370.

Trafikansvariga är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,

4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,

5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,

6. i statliga och kommunala organ samt hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1–5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett, och

7. för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får *prövningsmyndigheten* medge

a) att någon annan än den eller de som nu har angetts *skall* vara trafikansvarig, eller

b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

Om det finns särskilda skäl, får *Transportstyrelsen* medge

a) att någon annan än den eller de som nu har angetts *ska* vara trafikansvarig, eller

b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

## 15 §

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *prövningsmyndigheten* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *skall* det finnas en föreståndare som har godkänts av *prövningsmyndigheten*. I fråga om denne *skall* 5 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till *prövningsmyndigheten* inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *prövningsmyndigheten* bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *Transportstyrelsen* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *ska* det finnas en föreståndare som har godkänts av *Transportstyrelsen*. I fråga om denne *ska* 5 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till *Transportstyrelsen* inom en månad efter dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *Transportstyrelsen* bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör

tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

Prop. 2009/10:20  
Bilaga 13

17 §<sup>3</sup>

Tillståndets fortsatta giltighet kan prövas på nytt enligt 16 § första stycket när tio år har förflutit efter det att det meddelades och därefter vart tionde år. Prövningen skall göras endast om den begärs av någon som är trafikhuvudman och som berörs av linjetrafiken.

En sådan begäran får ges in till *prövningsmyndigheten* tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden.

Tillståndets fortsatta giltighet får prövas på nytt enligt 16 § första stycket när tio år har förflutit efter det att det meddelades och därefter vart tionde år. Prövningen ska göras endast om den begärs av någon som är trafikhuvudman och som berörs av linjetrafiken.

En sådan begäran får ges in till *Transportstyrelsen* tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden.

**3 kap.**

***Prövningsmyndigheter***

***Prövningsmyndighet***

2 §

Frågor om taxiförarlegitimation prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd*.

*Frågor om taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i Skåne län.*

Frågor om taxiförarlegitimation prövas av *Transportstyrelsen*.

5 §

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, skall läkaren anmäla det till *prövningsmyndigheten*. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till *Transportstyrelsen*. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1998:491.

## 5 kap.

### 1 §

Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, *skall* tillståndet återkallas av *prövningsmyndigheten*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *kan* i stället varning meddelas.

Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, *ska* tillståndet återkallas av *Transportstyrelsen*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *får* i stället varning meddelas.

### 6 §

En taxiförläggning *skall* återkallas av *prövningsmyndigheten* om innehavaren

En taxiförläggning *ska* återkallas av *Transportstyrelsen* om innehavaren

1. genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, eller

4. begär att legitimationen *skall* återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas *kan* i stället varning meddelas.

4. begär att legitimationen *ska* återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas *får* i stället varning meddelas.

### 10 §

Om en taxiförläggning har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, *skall prövningsmyndigheten* utan dröjsmål avgöra om legitimationen *skall* återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

Om en taxiförläggning har omhändertagits enligt 9 § första stycket 3, *ska Transportstyrelsen* utan dröjsmål avgöra om legitimationen *ska* återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

### 17 §

*Prövningsmyndigheten* utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. *Prövningsmyndigheten* *skall* också i övrigt verka för att kraven på

*Transportstyrelsen* utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. *Transportstyrelsen* *ska* också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafik-

trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt för att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

*Prövningsmyndigheten* utövar också tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

miljö och arbetsmiljö uppfylls samt för att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

*Transportstyrelsen* utövar också tillsyn över att *en* innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

## 7 kap.

### 1 §<sup>4</sup>

*Länsstyrelsens* beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § får överklagas hos *Transportstyrelsen*.

*Länsstyrelsens* beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 17 § får överklagas hos *regeringen*.

*Transportstyrelsens* beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

### 2 §

*Länsstyrelsens* beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

### 4 §

*Länsstyrelsens* beslut i frågor om taxiförarlegitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om taxiförarlegitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

### 6 a §

*I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.*

*Ett beslut som rör en fysisk person överklagas till den länsrätt inom vars domkrets personen är*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:1370.

*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 lands-ting, 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.*

*Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.*

### 8 kap.

#### 2 §<sup>5</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
  2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
  3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation *samt avgifter för den kontroll som behövs,*
  4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, *samt*
  5. körprov för taxiförarlegitimation.
3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation,
  4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter,
  5. körprov för taxiförarlegitimation, *samt*
  6. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2006:512.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:492) om biluthyrning dels att i 19 och 23 §§ ordet "prövningsmyndigheten" ska bytas ut mot "Transportstyrelsen", dels att 4, 10, 11 och 22 §§ samt rubriken närmast före 4 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 26 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***Prövningsmyndigheter****Prövningsmyndighet**

## 4 §

Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas

Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av Transportstyrelsen.

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.

## 10 §

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *prövningsmyndigheten* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *skall* det finnas en föreståndare som har godkänts av *prövningsmyndigheten*. I fråga om denne skall 6 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till *prövningsmyndigheten* inom en månad efter dödsfallet

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte *Transportstyrelsen* på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten *ska* det finnas en föreståndare som har godkänts av *Transportstyrelsen*. I fråga om denne skall 6 § tillämpas.

Om det inte har anmälts en föreståndare till *Transportstyrelsen* inom en månad efter dödsfallet

eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *prövningsmyndigheten* bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och det inte anmäls en annan föreståndare inom den tid som *Transportstyrelsen* bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

Om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, *skall* tillståndet återkallas av *prövningsmyndigheten*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *kan* i stället varning meddelas.

*En prövningsmyndighets* beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *Prövningstillstånd* krävs vid överklagande till kammarrätten.

#### 11 §

Om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, *ska* tillståndet återkallas av *Transportstyrelsen*.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, *får* i stället varning meddelas.

#### 22 §

*Transportstyrelsens* 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.



*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen .*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

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

Häriigenom föreskrivs att 5, 6 och 38 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, *eller*

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens.

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, *eller*

*g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:124.

3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt  
om upphävande av rådets  
förordning (EEG) nr 3820/85<sup>2</sup>  
eller rådets förordning (EEG) nr  
3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

### 6 §<sup>3</sup>

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:448) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, och

5. innehav av färdskrivarkort (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den, och

<sup>2</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1 (Celex 32006R0561).

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2008:1376.

7. a) *den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och*

*b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.*

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *skall* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *ska* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

### 38 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver vad som anges i 37 §, meddela föreskrifter i fråga om

1. andra förpliktelser beträffande registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen, dock att föreskrifterna inte får avse skatt,

2. rätten att bruka fordon som hör hemma i något annat land, och

3. avgifter för registrering enligt denna lag.

*3. avgifter för registrering, andra förpliktelser i fråga om registrering och saluvagnslicens samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2009-06-11

**Närvarande:** F.d. justitierådet Bo Svensson, f.d. regeringsrådet Leif Lindstam och regeringsrådet Karin Almgren.

## **Transportstyrelsens finansiering, m.m.**

Enligt en lagrådsremiss den 28 maj 2009 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
3. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
4. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
5. lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott,
6. lag om ändring i containerlagen (1980:152),
7. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
8. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
9. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
10. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
11. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
12. lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
13. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
14. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
15. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
16. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
17. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
18. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
19. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
20. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
21. lag om ändring i lagen (2004:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget,
22. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel,
23. lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar,
24. lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem,
25. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
26. lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
27. lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terrängjulingar.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Transportstyrelsen, som inrättades den 1 januari 2009, har övertagit verksamhet från främst Järnvägsstyrelsen, Luftfartstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket. Lagrådsremissen innehåller bl.a. förslag om att den nya myndigheten ska finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag. Verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning ska inom samtliga fyra trafikslag i huvudsak finansieras med avgifter medan övrig verksamhet ska finansieras via skattekollektivet. För att möjliggöra att den närmare regleringen av avgifterna sker på förordningsnivå eller genom föreskrifter av myndighet föreslås i ett stort antal lagar ändrade eller nya bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter och möjligheter att vidaredelegera föreskrifträtten till myndighet.

Lagrådet har inte några invändningar mot att enhetliga principer för finansiering av de fyra trafikslagen införs. Vad gäller den författningstekniska lösningen för avgiftsregleringen kan konstateras att på järnvägs-, luftfarts- och sjöfartsområdena regleras avgifterna i till den enskilda lagen anslutande förordning. På vägtrafikområdet finns en särskild förordning om avgifter, förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet, i vilken flertalet avgifter beträffande detta trafikslag regleras. Det finns emellertid också bestämmelser om avgifter i förordningar som ansluter till den enskilda lagen, exempelvis förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Enligt Lagrådets mening är en enhetlighet även i detta avseende att föredra. Lagrådet förordar därför att bestämmelser om avgift på vägtrafikområdet förs in i den till den enskilda lagen anslutande förordningen i stället för i förordningen om avgifter på vägtrafikområdet.

Som också framgår av remissen reser lagrådsremissen frågan om de föreslagna pålagorna utgör belastande avgifter eller skatt i regeringsformens mening. Det gäller i första hand de avgifter som tas ut av ett kollektiv utan att någon direkt motprestation lämnas medlemmarna i kollektivet.

Det framhålls i remissen att gränsdragningen mellan skatt och avgift vid kollektivt avgiftsuttag har varit föremål för överväganden i ett flertal sammanhang. Som exempel på omständigheter som gör att en penningpålaga kan anses ha karaktär av avgift och inte skatt nämns att ett avgiftskollektiv tydligt kan avgränsas och definieras, att penningpålagens huvudsyfte är att finansiera viss verksamhet och att det finns ett tydligt samband mellan pålagans storlek och kostnaderna för verksamheten. Det finns enligt remissen ett klart samband mellan avgift och prestation när verksamheten riktar sig till ett litet antal lätt identifierbara tillsynsobjekt. När antalet tillsynsobjekt stiger blir enligt remissen sambandet svagare, men det lämnas öppet om det därigenom blir omöjligt att avgiftsfinansiera verksamheten.

Av remissen framgår inte om avsikten är att bemyndigandena ska kunna användas för att meddela föreskrifter om generella tillsynsavgifter

för alla företag som driver viss verksamhet eller om de är avsedda att kunna användas endast för att meddela föreskrifter om uttag av avgifter hos dem vars verksamhet faktiskt är föremål för tillsynsåtgärd.

Lagrådet har i tidigare ärenden uttalat att generella avgifter, dvs. avgifter som utgår även om företaget inte varit föremål för någon direkt åtgärd från myndigheternas sida, enligt Lagrådets mening har karaktären av skatt (se prop. 1993/94:198 om genetiskt modifierade organismer s. 163, prop. 1997/98:48 Ändringar i livsmedelslagen m.fl. lagar s. 44 och prop. 1997/98:64 om allmän kameraövervakning s. 103).

Det är enligt Lagrådets mening tillåtet att delegera rätten att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, om avgifterna tas ut för konkreta tillsynsåtgärder. Detsamma torde gälla om t.ex. en årlig tillsynsavgift tas ut av de enskilda medlemmarna i ett kollektiv som omfattas av tillsynen, under förutsättning dels att någon tillsynsåtgärd vidtas beträffande var och en av medlemmarna under det år som avgiften avser, dels att avgifterna sammantaget inte överstiger de sammanlagda kostnaderna för den tillsyn som utövas.

Någon information om innehållet i de föreskrifter som kan komma att meddelas är inte tillgänglig i ärendet. Lagrådet förutsätter att de föreslagna bemyndigandena används i enlighet med regeringsformens bestämmelser.

Beträffande tillsynsavgifterna enligt lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer och körkortslagen bör enligt Lagrådets uppfattning följande beaktas.

I 1 § första stycket 6 i den förstnämnda lagen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken. Enligt vad som anges i remissen finns tillsynsregler endast avseende säkerhetsanordningar. Det är inte någon lämplig ordning att ge ett bemyndigande som enligt sin ordalydelse kan tillämpas på områden där någon tillsyn inte förekommer. Lagrådet utgår från att förhållandet beaktas i den fortsatta beredningen.

I 10 kap. 1 § körkortslagen föreslås ett tillägg (första stycket 5) genom vilket det ska bli möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt körkortslagen.

Begreppet tillsyn används i detta sammanhang med en annan innebörd än när det är fråga om övriga författningar. I remissen hänvisas (avsnitt 5.3.3) till en definition av begreppet tillsyn som föreslagits av Tillsynsutredningen i betänkandet Tillsyn – Förslag om en tydligare och effektivare tillsyn (SOU 2004:100). Med tillsyn avsåg utredningen en oberoende och självständig granskning av tillsynsobjekt som syftar till att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller de krav och villkor som följer av lag, EG-förordning eller annan föreskrift samt beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse av den objektansvarige. I remissen redovisas uppfattningen att tillsyn bör inkludera även det slags kontroll och sådana ingripanden som författningsmässigt inte uttryckligen benämns tillsyn eller kontroll, t.ex. körkortsingripanden.

Det är enligt Lagrådets uppfattning klart att tillsynen över alla körkortsinnehavare, enligt uppgift vid föredragningen omkring 5 milj. personer, är till nytta inte endast för körkortsinnehavarna. Även de som rör sig i trafiken utan att ha körkort har uppenbarligen nytta av att

kontroll sker av körkortshavare och för övrigt även av dem som kör körkortspliktiga fordon utan körkort. I själva verket skiljer sig den nytta som körkortshavarna har av statens prestation i form av tillsyn inte från den nytta som alla i Sverige har av prestationen.

Till bilden hör också att tillsynen i allt väsentligt sker genom andra myndigheter än Transportstyrelsen. En mycket väsentlig del av kontrollen av körkortsinnehavare sker sålunda inom rättsväsendet. Det synes inte vara avsikten att denna kontroll ska kunna ingå i det avgiftsbelagda området. Detsamma gäller den medverkan i körkortsärenden som sker genom sjukvården och socialtjänsten.

Med hänsyn till det anförda avstyrker Lagrådet den föreslagna delegeringen av föreskriftsrätten när det gäller tillsyn enligt körkortslagen.

### *Förslaget till lag om ändring i körkortslagen*

#### 8 kap. 1–3 §§

Paragraferna, som innehåller regler om överklagande av beslut, är ostrukturerade och återger inte på ett korrekt sätt det avsedda innehållet. I ett första stycke i de två inledande paragraferna behandlas beslut av Transportstyrelsen som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. I 1 § andra stycket finns forumregler som uppenbarligen även är tillämpliga på beslut som får överklagas enligt 2 § första stycket. Såväl 1 § tredje stycket som 2 § andra stycket innehåller en föreskrift om att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Enligt Lagrådets mening bör innehållet i 1 § första stycket och 2 § första stycket sammanföras till en paragraf som reglerar vilka beslut som får överklagas. Till denna paragraf bör också nuvarande 2 § första stycket 1 föras.

Enligt de föreslagna forumreglerna i 1 § andra stycket första meningen överklagas beslut enligt första stycket eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning hos den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas. Beslut i övriga fall överklagas enligt andra meningen i stycket hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Huvudregeln i första meningen är generellt utformad och omfattar således också t.ex. ett beslut om att en fysisk eller juridisk person som har tillstånd att bedriva riskutbildning ska inkomma med ett åtgärdsprogram enligt 6 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet A och A1 (TSFS 2009:26). Avsikten torde dock vara att sådana beslut, i likhet med beslut att inte bevilja eller återkalla tillstånd att bedriva riskutbildning, ska överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades. Detta bör framgå av författningstexten.

I 3 § första stycket anges i sju punkter olika typer av beslut som inte får överklagas. Av remissen framgår inte om uppräkningsarna av överklagbara och icke överklagbara beslut är uttömmande, även om den valda lagstiftningstekniken ger intryck av att så är fallet. Är inte andra beslut överklagbara än dem som räknas upp i 1 och 2 §§ bör uppräkningsarna i 3 §



första stycket ersättas med en regel om att andra beslut inte får överklagas. Lagrådet ställer sig emellertid frågande till behovet av överklagandeförbud åtminstone beträffande några av de uppräknade besluten.

Vad gäller förbudet att överklaga beslut om villkor som innebär krav på automatväxlat fordon, om villkoret inte är medicinskt betingat, uttalades i förarbetena vid bestämmelsens tillkomst att sådana beslut undantagslöst torde vara av gynnande karaktär för den enskilde. Den enskilde ansågs därför inte böra tillerkännas någon rätt att överklaga beslutet (prop. 2002/03:55 s. 34). Att ett beslut som inte går den enskilde emot inte är överklagbart framgår redan av 22 § förvaltningslagen (1986:223). Överklagandeförbudet i 3 § första stycket 4 framstår därför som överflödigt. Vid tillkomsten av det överklagandeförbud som i lagrådsremissen återfinns i 3 § första stycket 2 ("utfärdande av körkort i annat fall än vägran att utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2") uttalades att det saknades anledning att tillerkänna någon rätt att överklaga sådana beslut eftersom de baseras på omständigheter som normalt inte är tvistiga (prop. 1997/98:124 s. 90). Även detta överklagandeförbud kan därför ifrågasättas av samma anledning.

Mot bakgrund av det anförda bör enligt Lagrådets mening överklagande- och forumreglerna övervägas ytterligare i det fortsatta lagstiftningsarbetet. Om de i remissen föreslagna reglerna behålls kan de förslagsvis disponeras och formuleras på följande sätt:

1 § Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,
2. beslut att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2,
3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva introduktionsutbildning eller tillstånd enligt 4 kap. 12 § att bedriva riskutbildning, och
4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller beslut enligt 4 kap. 13 § att återkalla tillstånd att bedriva riskutbildning.

Ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut varigenom ärendet avgörs.

2 § Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i ärende om utfärdande av traktorkort eller förarbevis,
2. beslut i ärende om utfärdande av körkort i annat fall än som avses i 1 § första stycket 2,
3. beslut i ärende om förnyelse av körkort eller förarbevis,
4. beslut om villkor enligt 7 kap. 2 § första stycket 5, om villkoret innebär krav på automatväxlat fordon och inte är medicinskt betingat,
5. uppmaning enligt 3 kap.13 § första stycket 5,
6. beslut enligt 5 kap. 7 § om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis, och
7. beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

3 § Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör introduktionsutbildning eller riskutbildning överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets klaganden vistas. Övriga beslut överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

#### *Övriga lagförslag*

Lagrådet lämnar övriga lagförslag utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 september 2009.

Närvarande: Statsrådet Odell, ordförande, och statsråden Ask, Husmark Pehrsson, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Littorin, Malmström, Sabuni, Billström, Tolgfors, Krantz.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

---

Regeringen beslutar proposition 2009/10:20 Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	1 kap. 1 §	32006R0561
Lag om ändring i yrkes- trafiklagen (1998:490)	8 kap. 2 §	
Lag om ändring i lagen (2001:558) om väg- trafikregister		32006L0022

---