

# Regeringens proposition

## 2008/09:31



Transportstyrelsen och dess verksamhet

Prop.  
2008/09:31

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 25 september 2008

*Fredrik Reinfeldt*

*Åsa Torstensson*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I enlighet med tidigare regeringsbeslut inrättas den 1 januari 2009 en ny myndighet, Transportstyrelsen, som kommer att överta all verksamhet vid Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen samt delar av verksamheten vid Sjöfartsverket och Vägverket. Även ett mindre antal uppgifter för Banverket, Tullverket och Boverket förs över till den nya myndigheten. Transportstyrelsens s.k. kärnverksamhet kommer att bestå av normgivning, tillsyn och tillståndsgivning inom de fyra transportslagen. Transportstyrelsen kommer även att ha ansvar för de register som behövs för att utöva kärnverksamheten.

För att formellt kunna utöva verksamheten från dagen för inrättandet behöver ett antal lagar ändras på så sätt att nuvarande myndighetsnamn byts ut mot namnet Transportstyrelsen. Förslagen i denna proposition består till största delen av sådana namnändringar, men också av några smärre ändringar av materiell eller författningsteknisk natur. Dessa ändringar behövs huvudsakligen för att möjliggöra för Transportstyrelsen att utöva sin verksamhet.

Samtliga förslag bör träda i kraft samtidigt med Transportstyrelsens inrättande, dvs. den 1 januari 2009.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
2	Lagtext.....	6
2.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	7
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott.....	8
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.....	9
2.5	Förslag till lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).....	10
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor.....	11
2.7	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	12
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	13
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.....	14
2.10	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).....	15
2.11	Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10).....	16
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.....	17
2.13	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	19
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	20
2.15	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	21
2.16	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	22
2.17	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.....	24
2.18	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område.....	25
2.19	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.....	26
2.20	Förslag till lag om ändring i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser.....	27
2.21	Förslag till lag om ändring i tullagen (2000:1281).....	28
2.22	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	29
2.23	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	31

2.24	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	32
2.25	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.....	33
2.26	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	34
2.27	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.....	35
2.28	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel .....	36
2.29	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....	37
2.30	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter .....	38
2.31	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd .....	39
2.32	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:162) om bilskrotningsfonden .....	40
2.33	Förslag till lag om ändring i lagen (2008:295) om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).....	41
3	Ärendet och dess beredning .....	43
4	Bakgrund och allmänna utgångspunkter .....	44
4.1	En ny myndighet .....	44
4.1.1	Tidigare utredningar .....	45
4.1.2	Transportstyrelseutredningen .....	45
4.1.3	Regeringens beslut.....	46
4.1.4	Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande .....	47
4.1.5	Särskilt om den nya myndighetens namn .....	47
4.2	Motiv för Transportstyrelsens inrättande.....	47
4.3	Transportstyrelsens verksamhet .....	48
4.3.1	Kärnverksamhet inom alla transportslag .....	48
4.3.2	Järnväg.....	49
4.3.3	Luftfart.....	49
4.3.4	Sjöfart .....	49
4.3.5	Väg .....	50
4.3.6	Uppgifter för andra myndigheter .....	52
4.4	Kvarvarande myndigheter .....	52
5	Regeringens förslag.....	53
5.1	Principiella överväganden – Transportstyrelsens inrättande och verksamhetsområde .....	53
5.2	Allmänt om samtliga författningsförslag .....	59
5.3	Författningar där endast myndighetens namn ändras .....	59
5.4	Författningar med såväl namn- som andra ändringar .....	60
5.4.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn .....	61

5.4.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor .....	62
5.4.3	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	62
5.4.4	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	63
5.4.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	64
5.4.6	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	64
5.5	Särskilt om överklagade beslut och forumregler.....	65
6	Konsekvenser.....	65
7	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	66
8	Författningskommentar.....	67
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.....	67
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor .....	67
8.3	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	67
8.4	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	68
8.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	68
8.6	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	68
Bilaga 1	Sammanfattning av delbetänkande SOU 2008:9 .....	69
Bilaga 2	Sammanfattning av huvudbetänkande SOU 2008:44 .....	76
Bilaga 3	Huvudbetänkandets lagförslag.....	92
Bilaga 4	Promemorians lagförslag.....	126
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser avseende delbetänkandet.....	128
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser avseende huvudbetänkandet.....	130
Bilaga 7	Förteckning över remissinstanser avseende promemorian.....	132
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 september 2008. ....	133
	Rättsdatablad .....	134

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
3. lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott,
4. lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
5. lag om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160),
6. lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor,
7. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
8. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
9. lag om ändring i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn,
10. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
11. lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10),
12. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor,
13. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
14. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
15. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
16. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
17. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
18. lag om ändring i lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område,
19. lag om ändring i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter,
20. lag om ändring i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser,
21. lag om ändring i tullagen (2000:1281),
22. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
23. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
24. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
25. lag om ändring i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd,
26. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
27. lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd,
28. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel,
29. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
30. lag om ändring i lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter,
31. lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd, och
32. lag om ändring i lagen (2007:162) om bilskrottningsfonden, och
33. lag om ändring i lagen (2008:295) om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

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

---

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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1986:166.

Senaste lydelse av

2 kap. 1 § 2004:1093

2 kap. 2 § 2004:1093

2 kap. 8 § 2004:1093

2 kap. 10 § 2004:1093

2 kap. 11 a § 2004:1093

2 kap. 12 § 2004:1093

2 kap. 14 § 2004:1093

3 kap. 2 § 2004:1093

3 kap. 3 § 2004:1093

3 kap. 4 § 2004:1093

3 kap. 5 § 2004:1093

3 kap. 7 § 2004:1093

4 kap. 2 § 2004:1093

4 kap. 3 § 2004:1093

4 kap. 4 § 2004:1093

4 kap. 5 § 2004:1093

4 kap. 6 § 2004:1093

4 kap. 15 § 2004:1093

4 kap. 20 § 2004:1093

4 kap. 21 § 2004:1093

4 kap. 26 § 2004:1093

6 kap. 5 a § 2005:572

8 kap. 8 § 2004:1093

9 kap. 8 § 2004:1093

9 kap. 14 § 2006:1395

10 kap. 2 a § 2006:1395

10 kap. 2 b § 2006:1395

12 kap. 1 § 2004:1093

14 kap. 2 § 2004:1093

14 kap. 2 a § 2005:187.

2.2 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282)<sup>1</sup>  
*dels* att i 15, 28 och 45 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas  
ut mot ”Transportstyrelsen”,  
*dels* att i 15 § ordet ”Verket” ska bytas ut mot ”Styrelsen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
15 § 1983:932  
45 § 2000:849.

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott<sup>1</sup> ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2001:378.



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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 13 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1987:25.  
Senaste lydelse av 13 § 1997:487.

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 6 kap. 6 a § arbetsmiljölagen (1977:1160)<sup>1</sup> ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen”.

---

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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1991:677.  
Senaste lydelse 2003:365.

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 6 § lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor<sup>1</sup>

*dels* att ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen”,

*dels* att ordet ”Verkets” ska bytas ut mot ”Styrelsens”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 6 § 1995:43.

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretesslagen (1980:100)<sup>1</sup>

*dels* att i 7 kap. 18 och 52 §§ ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportstyrelsen",

*dels* att i 7 kap. 43 § ordet "Sjöfartsverket" ska bytas ut mot "Transportstyrelsen".

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för uppgifter i sådana ärenden och i sådan verksamhet där handlingarna omhändertagits för arkivering före denna tidpunkt.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1992:1474.

Senaste lydelse av

7 kap. 18 § 2004:1099

7 kap. 43 § 2003:370

7 kap. 52 § 2007:494.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om  
åtgärder mot förorening från fartyg<sup>1</sup>

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

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

---

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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1983:463.

Senaste lydelse av

7 kap. 4 § 2001:1294

7 kap. 5 § 2004:412

7 kap. 6 § 2001:1294

7 kap. 6 a § 2003:366

7 kap. 6 b § 2002:874

9 kap. 1 § 2001:1294

9 kap. 2 § 2001:1294

9 kap. 6 § 1988:437.

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

Prop. 2008/09:31

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

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

Sjöfartsverkets beslut enligt  
denna lag överklagas hos rege-  
ringen genom besvär.

4 §

Beslut enligt 1 och 2 §§ fattas  
av regeringen. Regeringen får  
meddela föreskrifter om att  
annan myndighet får fatta  
sådana beslut.

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

4 a §<sup>1</sup>

Sjöfartsverkets beslut om  
inrättande, utvidgning och  
avlysning av allmän farled eller  
allmän hamn får överklagas av  
en sådan ideell förening som  
avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

Beslut enligt 1 och 2 §§ får  
överklagas av en sådan ideell  
förening som avses i 16 kap.  
13 § miljöbalken.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:186.

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

Prop. 2008/09:31

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 14 § 2003:371.

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 7 § plan- och bygglagen (1987:10) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**13 kap.**

**7 §<sup>1</sup>**

Ett beslut i fråga om lov eller förhandsbesked inom sådana skydds- eller säkerhetsområden som avses i 8 kap. 9 § tredje stycket får överklagas av Luftfartsstyrelsen, om beslutet berör en civil flygplats, av tillsynsmyndigheten, om beslutet berör en kärnreaktor eller annan kärnenergianläggning, och i övriga fall av Försvarsmakten, Krisberedskapsmyndigheten eller Statens räddningsverk eller de myndigheter de bestämmer.

Ett beslut i fråga om lov eller förhandsbesked inom sådana skydds- eller säkerhetsområden som avses i 8 kap. 9 § tredje stycket får överklagas

1. av Transportstyrelsen, om beslutet berör en civil flygplats,

2. av tillsynsmyndigheten, om beslutet rör en kärnkraftsreaktor eller annan kärnteknisk anläggning, och

3. i övriga fall av Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap eller den myndighet som någon av dessa myndigheter bestämmer.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1992:1769.

Senaste lydelse av 13 kap. 7 § 2004:1098.



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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>

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

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

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

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

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

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

a) minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade, eller

b) spårfordon, spåranslagningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro,

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:493.

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller

b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**18 kap.**

19 §

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 32 § lagen (1997:1137) om  
vägavgift för vissa tunga fordon<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas  
ut mot ”Transportstyrelsen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 32 § 2001:570.

Härigenom föreskrivs att i 4 kap. 9–14 §§, 7 kap. 3 § samt 8 kap. 1 och 2 §§ körkortslagen (1998:488)<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form.

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
4 kap. 9 § 2004:1087  
4 kap. 10 § 2004:1087  
4 kap. 11 § 2004:1087  
4 kap. 12 § 2008:550  
4 kap. 13 § 2008:550  
4 kap. 14 § 2008:550  
7 kap. 3 § 2003:216  
8 kap. 2 § 2008:550.

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)

*dels* att i 2 kap. 2 §, 5 kap. 11 § samt 7 kap. 1 och 3 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form,

*dels* att 4 kap. 6 §, 5 kap. 13 §, 7 kap. 5 § och rubriken närmast före 4 kap. 6 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**

6 §<sup>1</sup>

**Prövningsmyndigheter**

**Prövningsmyndighet**

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

Frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 5 § andra stycket prövas *av Transportstyrelsen.*

**5 kap.**

13 §

När ett trafiktillstånd återkallas *skall* även transporttillstånd återkallas av *den prövningsmyndighet som anges i 4 kap. 6 §.*

När ett trafiktillstånd återkallas *ska* även transporttillstånd återkallas av *Transportstyrelsen.*

I övrigt *skall* reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

I övrigt *ska* reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

**7 kap.**

5 §<sup>2</sup>

*Vägverkets och Tullverkets* beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 4 kap. 5 § andra stycket får över-

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 4 kap. 5 § andra stycket får överklagas hos

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:437.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1999:437.

klagas hos allmän förvaltnings- allmän förvaltningsdomstol. Prop. 2008/09:31  
domstol.

---

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

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

Prop. 2008/09:31

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

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

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

---

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



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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 11 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 kap. 11 § 2006:728.

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

Prop. 2008/09:31

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

---

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

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 8–10, 12–14, 17, 19 och 24 §§  
lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser<sup>1</sup> ordet ”Luft-  
fartsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot  
”Transportstyrelsen” i motsvarande form.

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

8 § 2004:1095

9 § 2004:1095

10 § 2004:1095

12 § 2004:1095

13 § 2004:1095

14 § 2004:1095

17 § 2004:1095

19 § 2004:1095

24 § 2004:1095.

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**11 kap.**  
6 §<sup>1</sup>

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:731.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:558) om vägtrafikregister<sup>1</sup>

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

dels att 7 och 13 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Vägverket för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarigt för registret enligt personuppgiftslagen (1998:204).

7 §

Transportstyrelsen för vägtrafikregistret med hjälp av automatiserad behandling och är personuppgiftsansvarig för registret enligt personuppgiftslagen (1998:204).

13 §<sup>2</sup>

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

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

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

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 6 § 2004:35.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:239.

behövs för att förrättningen *skall* kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

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

7. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

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

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

behövs för att förrättningen *ska* kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning *eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat* att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

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

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

---

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)  
dels att i 3 kap. 3 och 6 §§ samt 5 kap. 5 och 6 §§ ordet  
”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot  
”Transportstyrelsen” i motsvarande form,  
dels att i 3 kap. 3 § och 5 kap. 6 § ordet ”verket” ska bytas  
ut mot ”styrelsen”,  
dels att 3 kap. 4 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**

4 §<sup>1</sup>

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

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

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:467.

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)<sup>1</sup>

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

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

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 kap. 1 § 2008:244.



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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:487) om sjöfartsskydd<sup>1</sup>

*dels* att i 3, 4, 11, 21 och 29 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen”,

*dels* att i 29 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”styrelsen”.

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
21 § 2005:854  
29 § 2005:854.

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 2, 3 a, 14 a och 15 b §§ lagen (2004:629) om trängselskatt<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
3 a § 2008:185  
14 a § 2008:185  
15 b § 2008:185.

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

Prop. 2008/09:31

Härigenom föreskrivs att i 9 och 10 §§ lagen (2004:1100) om luftfartsskydd<sup>1</sup> ordet "Luftfartsstyrelsen" ska bytas ut mot "Transportstyrelsen".

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
9 § 2004:1102  
10 § 2004:1102.

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

Prop. 2008/09:31

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

---

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

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

Prop. 2008/09:31

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 4 kap. 1 § 2008:186.

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

Prop. 2008/09:31

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

Prop. 2008/09:31

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

---

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

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

Prop. 2008/09:31

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

---

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



Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) i stället för dess lydelse enligt lagen (2008:295) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2008:295*

*Föreslagen lydelse*

Denna lag gäller varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. I fråga om fartygsarbete gäller lagen även när svenska fartyg används till sjöfart utanför Sveriges sjöterritorium.

I fråga om fartyg och fartygsarbete ska vad som sägs i denna lag om Arbetsmiljöverket i stället gälla *Sjöfartsverket*. Vad som sägs om en arbetsgivare i denna lag ska såvitt avser fartyg också gälla en redare, även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren. Med redare likställs i denna lag den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

I fråga om fartyg och fartygsarbete ska vad som sägs i denna lag om Arbetsmiljöverket i stället gälla *Transportstyrelsen*. Vad som sägs om en arbetsgivare i denna lag ska såvitt avser fartyg också gälla en redare, även då fartygsarbete utförs av någon annan än den som är anställd av redaren. Med redare likställs i denna lag den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.

Om skyldigheter i vissa avseenden för andra än arbetsgivare och arbetstagare finns bestämmelser i 3 och 5 kap.

Om befälhavarens skyldigheter vid fartygsarbete finns bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

I fråga om varor som är avsedda för konsumenter eller som kan antas komma att användas av konsumenter gäller också produktsäkerhetslagen (2004:451).

En bestämmelse om skyldighet för arbetsgivare att göra information om kemiska ämnen och beredningar tillgänglig finns i artikel 35 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning

(EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/ EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG.

Prop. 2008/09:31

Till grund för denna proposition ligger huvudsakligen Transportstyrelseutredningens betänkanden Transportinspektionen – En myndighet för all trafik (SOU 2008:9) och Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m. (SOU 2008:44). Till en mindre del grundas propositionen även på en inom Näringsdepartementet utarbetad promemoria med reviderade författningsförslag inom vägtrafikområdet i förhållande till Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande (N2008/4100/RS).

#### *Transportstyrelseutredningen*

Regeringen beslutade i juli 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att förbereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation (dir. 2007:105).

I direktiven sägs att utgångspunkten är att den nya myndighetens verksamhet ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler för de fyra trafikslagen, med beaktande av deras särskilda förutsättningar. Den nya myndigheten ska vara registermyndighet för de fyra trafikslagen och företräda Sverige i de organisationer där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområde sker. Utgångspunkten är således att samla all myndighetsutövning inom sektorn. Detta innebär dels att Vägverkets myndighetsutövning omfattas, dels att även verksamhet vid andra myndigheter än trafikverken och inspektionsmyndigheterna berörs.

Utredningen skulle genomföras i två etapper. I den första etappen, som skulle redovisas senast den 2 maj 2008, skulle utredningen lämna förslag till vilka verksamheter som ska föras över till den nya myndigheten, dess ansvarsområden, ansvar för arbetet i internationella organisationer och inom EU, finansieringsform och lokalisering. I den andra etappen skulle de åtgärder genomföras som krävs för att den nya myndigheten ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009.

För att möjliggöra en start av myndighetens verksamhet vid den planerade tidpunkten beslutade utredaren att redan den 14 februari 2008 lämna ett delbetänkande, Transportinspektionen – en myndighet för all trafik (SOU 2008:9). I betänkandet föreslogs att verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen, Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och Vägtrafikinspektionen liksom delar av Vägverket förs över till Transportinspektionen. Detsamma gäller vissa uppgifter hos Banverket, Sjöfartsverket, Tullverket och Boverket. Dessutom föreslogs att länsstyrelsernas körkorts- och yrkestrafikverksamhet skulle överföras från 2010. Vad gäller finansiering av den nya myndigheten föreslog utredaren att detta skulle ske genom av avgifter. Delbetänkandet remissbehandlades under våren 2008 (N2008/854/TR) varefter regeringen den 29 april 2008 genom tilläggsdirektiv (dir. 2008:45) beslutade att inrätta myndigheten från nästkommande årsskifte.

Den 2 maj 2008 lämnade utredaren huvudbetänkandet Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m. (SOU 2008:44). Betänkandet innehöll, förutom fördjupade analyser av de förslag som presenterats i delbetänkandet, även bl.a. förslag till ansvarslagstiftning för väghållning, ändrat förfarande vid överklagande av vissa beslut samt

författningsförslag. Betänkandet remissbehandlades under sommaren 2008 (N2008/3588/TR); de förslag som planerades träda i kraft den 1 januari 2009 med en kortare remisstid och de övriga (ansvarslagstiftningen, finansierings- och överklagandefrågorna, kontroll av vägtransporter och vägtrafik samt lagförslag från den 1 januari 2010) med en längre.

I tiden efter att huvudbetänkandet avlämnats remissbehandlades även en kortare promemoria som utarbetats inom Näringsdepartementet (N2008:4100/RS). Promemorian innehöll vissa reviderade författningsförslag i förhållande till de som lämnats i huvudbetänkandet.

Förteckningar över remissinstanserna finns i *bilagorna 5–7*. Sammanställningar av remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet under respektive ovannämnda diarienummer.

### *Propositionens avgränsning*

Såsom angetts behandlar betänkandena en mängd olika områden och frågeställningar. I denna proposition behandlas emellertid enbart de delar av betänkandena som rör den nya myndighetens inrättande och verksamhet från den 1 januari 2009. Resterande delar, eller vissa av dem, av betänkandena kommer att tas om hand i en proposition som regeringen avser att lämna till riksdagen i maj 2009.

### *Lagrådet*

De lagförslag som redovisades i huvudbetänkandet och som ingår i denna proposition är sådana som hänför sig till den nya myndighetens inrättande och möjlighet att bedriva verksamhet från den 1 januari 2009. Även om det berör ett förhållandevis stort antal författningar handlar det således huvudsakligen endast om utbyte av myndighetsnamn. I ett mindre antal författningar förekommer även dessutom materiella ändringar, dock endast av smärre art och betydelse. Med hänvisning till lagförslagets således framför allt enkla tekniska beskaffenhet har Lagrådets hörande ansetts sakna betydelse.

## 4 Bakgrund och allmänna utgångspunkter

### 4.1 En ny myndighet

En ny myndighet – Transportstyrelsen – inrättas från och med den 1 januari 2009. Den nya myndighetens verksamhet kommer att omfatta merparten av all normgivning samt tillståndsgivning, tillsyn och registerhållning för de fyra trafikslagen. Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen läggs samtidigt ner.

#### 4.1.1 Tidigare utredningar

Hösten 2004 tillkännagav riksdagen som sin uppfattning att regeringen snarast borde tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skulle vara organiserad (*Inspektionsverksamheten inom trafikslagen*, bet. 2004/05:TU4, rskr. 2004/05:64). Utgångspunkten var att en gemensam trafikinspektion skulle bildas under första halvåret 2006. Därefter gav regeringen under hösten 2005 en särskild utredare i uppdrag att undersöka hur man kan inrätta en trafikslagsövergripande organisation för inspektionsverksamhet som rör kontroll av krav på säkerhet och skydd inom transportområdet, (*Översyn av inspektionsverksamheten för säkerhets- och skyddsfrågor inom transportområdet*, dir. 2005:108).

Trafikinspektionsutredningen förordade i betänkandet *Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet* (SOU 2007:4) att en gemensam ny myndighet skulle bildas och att verksamheten skulle samlas till en ort. Detta skulle innebära att Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen lades ner och att verksamheterna vid dessa myndigheter fördes över till den nya myndigheten. Sjöfartsinspektionen och Vägtrafikinspektionen skulle enligt förslaget skiljas från Sjöfartsverket respektive Vägverket och verksamheterna föras över till den nya myndigheten.

Enligt Trafikinspektionsutredningens förslag skulle nuvarande skillnader mellan verksamheterna vid inspektionsmyndigheterna i allt väsentligt bestå. Detta skulle exempelvis innebära att merparten av myndighetsutövningen inom vägtrafiken även i fortsättningen skulle ligga kvar på Vägverket, medan den samlades i den nya myndigheten för övriga trafikslag. Den nya myndigheten skulle enligt förslaget ha ett sektorsansvar för flyg och eventuellt även för sjöfart, men inte för övriga trafikslag. Vidare skulle dagens skillnader i finansiering av verksamheten för de olika trafikslagen bestå.

#### 4.1.2 Transportstyrelseutredningen

##### Utredningens uppdrag

Efter att Trafikinspektionsutredningen avlämnat sitt betänkande i december 2006, och detta remissbehandlats, gjorde regeringen bedömningen att fördelarna med en samlad trafikinspektionsorganisation övervägde, men att den nya myndighetens ansvarsområden, organisering, internationella arbete och finansieringsform behövde analyseras noggrant. Regeringen ansåg även att det borde tas ett samlat grepp över myndighetsutövningen på transportområdet och att en ny myndighet – Transportstyrelsen – skulle inrättas. Utgångspunkten skulle vara att verksamheten omfattade all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler för de fyra trafikslagen.

I juli 2007 fick så en särskild utredare i uppdrag att förbereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation, Transportstyrelsen. Enligt direktiven till Transportstyrelseutredningen (dir. 2007:105) ska myndighetens verksamhet omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler för luftfart, sjöfart, spårtrafik och

vägtrafik med hänsyn till deras särskilda förutsättningar. Myndigheten skulle vidare vara registermyndighet för de fyra trafikslagen och företräda Sverige i de organisationer där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområde sker. Vidare angavs att utredaren skulle lämna förslag till vilka verksamheter som ska föras över till den nya myndigheten, beskriva myndighetens ansvarsområden, organisering, föreslå finansieringsform samt myndighetens lokalisering. Uppdraget var således väsentligt bredare än Trafikinspektionsutredningens, genom att utgångspunkten var att samla all myndighetsutövning inom sektorn. Detta innebär dels att Vägverkets myndighetsutövning omfattas, dels att även verksamhet vid andra myndigheter än trafikverken och inspektionsmyndigheterna berörs.

Vidare skulle utredaren överväga och lämna förslag till vad den nya myndigheten ska ansvara för om ett trafiksäkerhetsansvar genomförs för dem som utformar vägtransportssystemet, såsom föreslagits i Trafikinspektionsutredningens betänkande.

### **Utredningens delbetänkande**

Såsom redovisats i avsnitt 3 beslutade utredaren att redan den 14 februari 2008 lämna ett delbetänkande, Transportinspektionen – en myndighet för all trafik (SOU 2008:9); detta för att underlätta en start av myndighetens verksamhet vid den planerade tidpunkten.

I betänkandet föreslogs bl.a. att verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen, Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och Vägtrafikinspektionen liksom stora delar av Vägverkets myndighetsutövning förs över till den nya myndigheten. Detsamma gäller vissa uppgifter hos Banverket, Sjöfartsverket, Tullverket och Boverket. Dessutom föreslogs att länsstyrelsernas körkorts- och yrkestrafikverksamhet skulle överföras från 2010. Vad gäller finansiering föreslogs att den nya myndigheten skulle finansieras med avgifter.

I anslutning till förslagen om verksamhetsöverföringen behandlade delbetänkandet bl.a. frågan om de principiella motiven för en trafikslagsövergripande myndighet, analyser och beskrivningar av nuvarande verksamheter, avgränsningsprinciper och fördelning av ansvarsområden och uppgifter mellan berörda myndigheter, verksamhetens resursbehov samt förslagens konsekvenser i viss utsträckning.

#### **4.1.3 Regeringens beslut**

Efter att delbetänkandet remissbehandlats under våren 2008 beslutade regeringen den 29 april 2008 genom tilläggsdirektiv (dir. 2008:45) att myndigheten ska inrättas från nästkommande årsskifte. I enlighet med förslagen i delbetänkandet beslutades även vilka verksamheter vid respektive myndighet som förs över från andra myndigheter från och med år 2009 (se avsnitt 4.3), att länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet förs över från och med år 2010, att utredaren ska genomföra de åtgärder som krävs för att den nya myndigheten ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009, att utgångspunkten är att den nya myndigheten huvudsakligen ska finansieras via avgifter från och

#### **4.1.4 Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande**

I huvudbetänkandet (SOU 2008:44) redovisas kompletterande överväganden och förslag inom de områden som rör den nya myndighetens inrättande och verksamhet från år 2009. Det gäller marknads-, konkurrens- och konsumentfrågor, rapportering, registrering och undersökning av olyckor, räddningstjänst och transport av farligt gods, vissa övriga myndighetsuppgifter samt forsknings- och statistikfrågor.

När det gäller myndighetens verksamhet från år 2010 läggs tonvikten vid ett förslag om införande av en ansvarslag för vägtrafiken. Vidare lämnas förslag till utökade kontroller av vägtransporter och vägtrafik, myndighetens finansiering samt en revidering av överklagandeförfarandet inom transportområdet.

Slutligen redovisas konsekvenser av förslagen liksom lämnas förslag till de författningsändringar som föranleds av övervägandena och av den förändrade organisationen. Utredaren pekar även på några frågor som den anser bör utredas vidare i särskild ordning.

#### **4.1.5 Särskilt om den nya myndighetens namn**

I såväl del- som huvudbetänkandena har Transportstyrelseutredningen valt att kalla den nya myndigheten *Transportinspektionen*. Det är därför detta namn som förekommer genomgående i såväl löptext som i det omfattande antalet författningsförslag i betänkandet. Huvudbetänkandet överlämnades i det närmaste samtidigt med det ovan redovisade regeringsbeslutet där myndighetens namn bestämdes till *Transportstyrelsen*. Vid tiden för regeringens beslut hade huvudbetänkandet således redan gått till tryckning utan möjlighet till beaktande av namnändringen. När det i den fortsatta redovisningen talas om *Transportstyrelsen* med hänvisning till förslag i betänkandena är det således motsvarande förslag rörande *Transportinspektionen* som avses.

## **4.2 Motiv för Transportstyrelsens inrättande**

Motiven för en trafikslagsövergripande myndighet är flera. För det första viken av att en effektiv och tillförlitligt genomförd tillsyn kan garanteras inom alla trafikslag. En förutsättning härför är att det råder ett oberoende mellan det organ som utövar tillsynen och den verksamhet som tillsynen avser. Inom järnvägs- och luftfartssektorerna är detta oberoende tryggt sedan Järnvägs- och Luftfartsstyrelserna inrättades. Det är önskvärt att en motsvarande självständig granskning kan åstadkommas inom sjö- och vägsektorerna, varefter tillsyn och normgivning således kommer att bedrivas skilt från infrastrukturförvaltare och transportansvariga inom hela transportsektorn.

För det andra är tillsynen i dag splittrad och svåröverskådlig inom många områden. Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1, utgiftsområde 2) framhållit att en väl fungerande tillsyn är avgörande för den rättssäkerhet som tillsammans med effektivitet och medborgarorientering ska vara utpekande för statsförvaltningen. Vidare ökar behovet av en optimal tillsyn i takt med den ökade delegeringen av offentliga åtaganden, driften av offentlig verksamhet i privat regi, avregleringen av flera marknader liksom Sveriges EU-medlemskap. Regeringens bedömning är att en myndighet med ett samlat tillsynsansvar på ett avgörande sätt kommer att kunna bidra till en utveckling i enlighet med det nu sagda.

Den tredje aspekten att beakta är det faktum att dagens transporter och resor ofta sker med flera olika trafikslag inblandade. Likformighet och likabehandling mellan trafikslagen när det gäller tillsyn och normgivning – i den grad det är möjligt – är därför önskvärda. I en samlad verksamhet, där jämförelser av erfarenheter kan ske och nytta dras av resultaten, ökar förutsättningarna för att uppnå dessa mål. Vidare uppnås effektivitet även inom den administrativa verksamheten genom att denna sker sammanhållet för en större myndighetskropp.

Såväl *Tillsynsutredningens betänkande* (SOU 2004:100) som *Översyn av den statliga förvaltningens uppgifter och organisation* (dir. 2006:123), där slutredovisning ska presenteras i december 2008, behandlar frågor om förbättrad tillsyn respektive effektivisering av den statliga förvaltningen och verksamheten. Inrättandet av Transportstyrelsen och dess tänkta verksamhet överensstämmer med dessa tankegångar.

## 4.3 Transportstyrelsens verksamhet

### 4.3.1 Kärnverksamhet inom alla transportslag

Transportstyrelsens s.k. kärnverksamhet ska vara normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom samtliga fyra transportslag. Här innefattas krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg, krav på organ och individer som ska verka i systemet, villkor för marknadstillträde, nyttjande av infrastruktur och andra funktioner, marknads- och konkurrensövervakning samt villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster. Transportstyrelsen ska även ha ansvar för de register som behövs för att utöva kärnverksamheten och svara för omvärldsbevakning, statistik och forskning som stödjer och följer upp densamma.

Transportstyrelsen ska också företräda Sverige i internationella organisationer och inom EU där regelutveckling inom myndighetens ansvarsområde sker. Myndigheten ska även fullgöra de uppgifter som Sverige i egenskap av medlemsstat har ålagts enligt relevanta EG-rättsakter och som inte på annat sätt fullgörs genom lag eller förordning.



År 2004 inrättades en ny myndighet – Järnvägsstyrelsen – med uppgift att handlägga frågor enligt den då nya järnvägslagen (2004:519), prop. 2003/04:123.

Järnvägsstyrelsens huvuduppgifter är att utöva tillsyn över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen, svara för normgivning, pröva frågor om tillstånd att utföra och organisera trafik samt att driva spåranläggning liksom vissa andra frågor, vissa marknads- och konkurrensövervakande uppgifter, pröva tvister enligt järnvägslagen och –förordningen samt föra register över järnvägsinfrastruktur och fordon. Järnvägsstyrelsen tar vidare emot olycksrapportering och analyserar olycksstatistik.

Verksamheten vid Järnvägsstyrelsen hör således till det som närmast ovan betecknats som kärnverksamhet och till denna naturligt stödjande verksamheter. Samtliga uppgifter och ansvarsområden vid Järnvägsstyrelsen kommer därför att föras över till Transportstyrelsen varvid Järnvägsstyrelsen samtidigt läggs ned.

### 4.3.3 Luftfart

Inom luftfartssektorn har en omorganisation liknande den på järnvägs-sidan ägt rum. År 2005 delades Luftfartsverket upp i två myndigheter varvid den nya Luftfartsstyrelsen övertog dåvarande Luftfartsinspektionens uppgifter liksom övriga funktioner med karaktär av myndighetsutövning.

I Luftfartsstyrelsens verksamhet ingår normgivning, tillståndsgivning, tillsyn och registerhållning. Dess huvuduppgifter är att pröva frågor om tillstånd inom civil luftfart bl.a. rörande flygföretag, luftvärdighet, flygplatser och certifikat, utöva tillsyn över den civila luftfarten bl.a. över flygföretag, flygtrafikledning, luftfartsskolor och luftfartsskydd, svara för myndighetsuppgifter som rör flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart, svara för luftfartygsregistret, ha samordningsansvar för trafiksäkerhetsarbete och krisberedskap, följa marknadens utveckling och i samråd med Konkurrensverket övervaka verksamheten samt anmäla missförhållanden till verket samt ha ett övergripande ansvar för flygtransportsystemets miljöanpassning. När det gäller normgivning utfärdar myndigheten föreskrifter inom en stor mängd områden.

Luftfartsstyrelsens verksamhet omfattar all myndighetsutövning inom luftfartssektorn och har därmed en naturlig hemvist i Transportstyrelsen. Ett undantag är dock ansvaret för det nationella ambulansflyget vilket innebär en beredskap för sjuktransporter. Frågan om dess hemvist bereds för närvarande. I samband med Transportstyrelsens inrättande läggs Luftfartsstyrelsen ned.

### 4.3.4 Sjöfart

Sjöfartsverket har sektorsansvar och ansvar för infrastrukturförvaltning och inspektionsverksamhet inom sjöfartssektorn. Sjöfartsinspektionen är organisatoriskt en avdelning inom Sjöfartsverket. Normgivnings- och tillsynsfrågor liksom olycksutredningar bereds och beslutas oberoende

från Sjöfartsverket i övrigt – ett oberoende som anses garanterat genom att chefen för Sjöfartsinspektionen förordnas av regeringen. Denne ansvarar för och beslutar i särskilt angivna frågor enligt myndighetens instruktion.

Sjöfartsinspektionens ansvarsområde innefattar frågor om sjösäkerhet, förorening från fartyg, behörigheter för sjöfolk, bemanning av fartyg, arbetsmiljö, vilotider, sjöfartsskydd och hamnskydd. Förutom normgivning och tillsyn inom nämnda områden handhas även viss tillståndsgivning, registerhållning och statistikföring under Sjöfartsinspektionens flagg. Detsamma gäller även viss ytterligare verksamhet (Sjösäkerhetsrådet, Båtlivsgruppen och Nämnden för båtlivsutbildning).

All verksamhet som i dag bedrivs inom Sjöfartsinspektionen förs över till Transportstyrelsen. Därtill överförs några uppgifter som i dag ligger på Sjöfartsverket. Det gäller ansvaret för Sjöfartsregistret – ett inskrivningsregister med uppgifter om bl.a. fartyg och dess ägare – och verksamheten rörande kustfarttillstånd, dvs. tillstånd för utländskt fartyg att transportera gods eller passagerare i svensk kustfart.

#### 4.3.5 Väg

##### *Nuvarande organisation och uppgifter*

Vägsektorn är ett komplext område med en stor mängd olika verksamheter av varierande art. Ansvaret tillkommer inte bara Vägverket utan också andra myndigheter och aktörer. Vägverket har ansvar för dels planering, byggande och drift av de statliga vägarna, dels ett antal frågor inom bl.a. följande områden: trafik på väg och i terräng, vägtrafikregistret, utfärdande av körkort och förarbevis, förarutbildning och förarprov, yrkestrafik, fordons beskaffenhet och utrustning, handikappanpassning av kollektivtrafik, väganordningars tekniska utförande, avgränsning av väghållningsområden, samordning av trafiksäkerhetsarbetet på väg samt samordning och genomförande av haveriutredningar, s.k. djupstudier, av vissa allvarliga vägtrafikolyckor.

Vägtrafikinspektionen hör till Vägverket men är oberoende i förhållande till verkets övriga organisation. Inspektionen har ingen författningsreglerad normgivning eller något tillsynsmandat, utan i stället uppgifter av annan art. Enligt Vägverkets instruktion består dessa av att följa och analysera förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion, påverka aktörer för att hindra svåra vägtrafikolyckor, samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten och initiera forskning och utveckling. Vägverket består vidare av ett antal avdelningar och enheter uppdelade i sektioner.

Vägverkets *normgivning* och *tillståndsgivning* omfattar ett stort område som schematiskt kan uttryckas som krav på system och verksamhetsutövare, marknadstillträde, villkor för utnyttjande av infrastruktur m.m., resenärer och övrigt. Tillståndsgivningens tyngdpunkt ligger på krav på system och verksamhetsutövare, framför allt inom områdena infrastruktur, fordon, körkort, yrkestrafik och vägtrafik. Vägverkets *tillsyn* omfattar enligt samma uppdelning krav på system och

### *Överföring till Transportstyrelsen*

Hela eller delar av de enheter där normgivning, tillsyn och tillståndsgivning förekommer förs över till den nya myndigheten. Redovisat mer i detalj gäller detta följande:

– del av verksamheten vid Förarenheten. De uppgifter som förs över avser dels tillståndsgivning, dels tillsyn i fråga om trafikskolor, trafikövningsplatser och övriga utbildare inom förarområdet.

– hela verksamheten vid sektionen Körkort. Uppgifterna består av normgivning – att utveckla, förvalta och tillämpa föreskrifter om körkort, förarutbildning samt trafikmedicin, förarutbildningsfrågor, handlägga överklaganden av beslut om handledarskap och om utländska körkort, förordna förarprövare och utöva tillsyn över förarprovningen, förvalta och utveckla kunskapsproven för samtliga behörigheter samt beslut om undantag från medicinska krav för innehav av körkort.

– hela verksamheten vid sektionen Fordon. Uppgifterna består i att förvalta, utveckla och tillämpa föreskrifter grundade på bemyndiganden i fordonslagstiftningen. Miljörelaterade frågeställningar ingår också i normgivningsarbetet.

– huvuddelen av sektionen Trafik. Uppgifterna består i att förvalta, utveckla och tillämpa föreskrifter inom yrkestrafikområdet samt vissa andra uppgifter kopplade till väg- och trafiklagstiftningen såsom överprövning av länsstyrelsebeslut rörande lokala trafikföreskrifter m.m. Uppgiften att administrera den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter, RDT, går också över.

– del av sektionen Miljö, nämligen förvaltning, utveckling och tillämpning av miljörelaterade föreskrifter m.m. inom fordonsområdet.

– en mindre del av sektionen Bro- och tunnelteknik, nämligen föreskrifter om tekniska egenskapskrav för byggnadsverk.

– en del av verksamheten Trafiksäkerhetsanalys, bl.a. bearbetning av statistik om och analys av trafikolyckor.

– del av verksamheten vid sektionen Förvaltningsrätt, nämligen uppgifterna att ge förvaltningsjuridiskt expertstöd inom organisationen,

– del av verksamheten vid avdelningen Informationsteknik. Uppgifterna består av IT-funktioner som stöder verksamheten vid Transportstyrelsen.

– del av övriga funktioner inom enheten Vägverket Support som är hänförliga till verksamheten vid Transportstyrelsen.

– bemyndigandet att meddela vissa föreskrifter (om vägar och gator och anordningar som hör till dessa) enligt förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m., och

– vissa bemyndiganden samt ansvaret att meddela vissa föreskrifter enligt vägkungörelsen (1971:954).

Härutöver förs all verksamhet vid Vägtrafikinspektionen och Trafikregistret över till Transportstyrelsen.

*Banverket* lämnar ifrån sig en smärre uppgift. Det gäller ansvaret att meddela föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas av den som bedriver verksamhet enligt järnvägslagen (2004:519) och om genomförande av förstudie och järnvägsutredning enligt förordningen 1995:1652) om byggande av järnväg.

*Tullverket* har i dag en uppgift inom vägtrafikområdet i form av prövning av transporttillstånd och andra tillstånd som avser internationell godstrafik utanför EES. Tullverket meddelar också vissa föreskrifter på området samt utövar tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Det är i linje med den allmänna intentionen att Transportstyrelsen övertar all norm- och tillståndsgivning liksom tillsyn inom samtliga transportområden att även Tullverkets nyss nämnda verksamhet förs över.

*Boverket* är i dag bemyndigat att meddela föreskrifter inom vägområdet enligt förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. när det gäller vägtunnlar. Vidare är Boverket föreskrivande myndighet när det gäller förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar. I syfte att renodla normgivningen förs även denna Boverkets verksamhet över till Transportstyrelsen.

*Länsstyrelserna* har i dag uppgiften som tunnelmyndighet enligt förordningen om säkerhet i vägtunnlar, dvs. länsstyrelsen i det län där den aktuella tunneln, eller större delen av den, är belägen. Även denna uppgift förs över till den nya myndigheten.

#### 4.4 Kvarvarande myndigheter

Inom ramen för denna proposition är det inte nödvändigt att i detalj redovisa vad de kvarvarande berörda myndigheterna, Sjöfartsverket och Vägverket kommer att ansvara för. Mot bakgrund av mängden uppgifter skulle dessutom en sådan uppräknings riskera att inte bli fullständig. När det gäller Banverket föreligger visserligen inga svårigheter med en sådan redovisning eftersom dess verksamhet berörs högst marginellt (jfr avsnitt 4.3.6), men något behov kan inte heller här anses vara för handen.

I stora drag har Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket uppgifter som infrastrukturförvaltare. För Vägverkets del kvarstår också viss normgivning, såsom beslut om hastigheter och vägars bärighetsklasser, samt provverksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet. Boverkets, Tullverkets och länsstyrelsernas kvarvarande verksamhet är oförändrad.

Nedan följer regeringens förslag med anledning av Transportstyrelseutredningens betänkanden Transportinspektionen – En myndighet för all trafik (SOU 2008:9) och Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafik m.m. (SOU 2008:44).

### 5.1 Principiella överväganden – Transportstyrelsens inrättande och verksamhetsområde

Enligt i avsnitt 4.1 redovisade betänkanden och regeringsbeslut inrättas Transportstyrelsen den 1 januari 2009 och övertar samtidigt verksamheter från Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Vägverket, Sjöfartsverket, Banverket, Tullverket och Boverket. De två förstnämnda myndigheterna upphör dessutom från samma tidpunkt. I avsnitt 4 har motiven för Transportstyrelsens inrättande redovisats och mer detaljerat även vilka verksamhetsområden myndigheten ska ansvara för. Förutom att Transportstyrelsens sakområden är omfattande till antalet kommer myndigheten också att ta ett helhetsgrepp på trafikområdet på så sätt att den ska ansvara för merparten av all normgivning samt tillståndsgivning och tillsyn vilket kommer att utgöra myndighetens s.k. kärnverksamhet. Frågorna om bl.a. myndigheters inrättande och deras namn faller inom regeringens uppgifter enligt regeringsformens bestämmelse om att styra riket, varför de således inte är föremål för något förslag till riksdagens godkännande i denna proposition. Remissinstansernas synpunkter har emellertid – såvitt avser de frågeställningar som denna proposition behandlar – till stor del inriktat sig på de principiella ställningstaganden som ligger bakom Transportstyrelsens tillskapande, och mindre på de enskilda författningsförslagen. Detta är naturligt med tanke på att författningsförslagen huvudsakligen består av namnändringar. Förslagen ger emellertid uttryck för de principiella ställningstaganden som ligger bakom besluten rörande kärnverksamhetens omfattning och de enskilda sakområdenas överflyttning. Mot bakgrund härav vill regeringen för helhetens och tydlighetens skull i denna proposition dels redogöra för remissinstansernas synpunkter härvidlag skilt från de specifika författningsförslagen i avsnitt 5.4, dels redovisa skälen för sina beslut avseende den nya myndighetens inrättande och kärnverksamhet.

**Remissinstanserna:** *Verket för förvaltningsutveckling (Verva)* anser att en tydlig renodling av inspektionsverksamhet från föreskrivande verksamhet och tillståndsgivning är önskvärd. Verva befarar också att det eftersträfvade oberoendet i inspektionsarbetet försvåras av behovet av nära samverkan med tillsynsobjekten i föreskriftsarbetet och tillståndsgivningen. *Rikspolisstyrelsen* efterlyser en beskrivning av vad samordningsvinster av myndighetens bildande består i när det gäller myndighetsutövning och tillsynsverksamhet. *Krisberedskapsmyndigheten* välkomnar en tydligare ansvarsfördelning inom transportområdet gällande tillstånd, tillsyn och normgivning. *Räddningsverket* anser inte att ansvaret för transport av farligt gods på land ska föras över till Transportstyrelsen. *Försvarsmakten* har synpunkter på frågan om

farligt gods. *Kustbevakningen*, *Statens Haverikommission*, *Tjänstemännens Centralorganisation* och *Handisam* ansluter sig till bedömningen att för att uppnå trovärdighet bör normgivning och tillsyn bedrivs självständigt från den verksamhet som normgivningen och tillsynen avser. *Handikappombudsmannen* tycker att den nya myndigheten bör ha sektorsansvar för genomförandet av handikappolitiken. *Tullverket* har inget att invända mot överföringen av viss uppgift till den nya myndigheten. *Skatteverket* ställer sig tveksamt till att den nya myndigheten, utöver tillsyn, även ska omfatta körkorts- och registerfrågor. *Statskontoret* anser att det bör analyseras ytterligare vad konsekvenserna blir av att så skiftande uppgifter samlas inom en och samma myndighet och menar att det finns risk för att vinsterna med en samlad inspektionsverksamhet går förlorade och nya problem uppstår om alltför många uppgifter tillförs myndigheten. Följaktligen avstyrker *Statskontoret* förslaget om att *Transportstyrelsen* både ska ansvara för körkortsexamination och utöva tillsyn över densamma. *Statskontoret* pekar också på vikten av tydlig ansvarsfördelning inom ett antal områden. *Länsstyrelsen Blekinge län* tillstyrker förslagen vad gäller åtskillnad mellan tillsynsansvar och den tillsynen avser. *Länsstyrelsen Jämtlands län* ser positivt på förslaget att samla norm- och tillståndsgivning för samtliga trafikslag i en myndighet. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* ser många fördelar med en trafikslagsövergripande myndighet, men anser inte att den ska vara både föreskrivande och tillämpande. *Länsstyrelsen Västra Götalands län* och *Länsstyrelsen Örebro län* är positiva till en ny myndighet, men är tveksamma till mängden detaljerade verksamhetsuppgifter. *Länsstyrelsen Dalarnas län*, *Länsstyrelsen Gävleborg*, *Länsstyrelsen i Jönköpings län*, *Länsstyrelsen i Kalmar län*, *Länsstyrelsen Norrbotten*, *Länsstyrelsen i Skåne län*, *Länsstyrelsen i Stockholms län*, *Länsstyrelsen Uppsala län*, *Länsstyrelsen Västernorrland*, *Länsstyrelsen Västmanlands län* och *Länsstyrelsen Östergötland* tillstyrker i varierande ordalag bildandet av *Transportstyrelsen* som sådan. Nästan samtliga nämnda länsstyrelser liksom *Länsstyrelsen Hallands län*, *Länsstyrelsen Södermanlands län* och *Länsstyrelsen Värmland* avstyrker dock förslaget att överföra deras verksamhet avseende körkort och yrkestrafik till *Transportstyrelsen*; *Länsstyrelsen Västmanlands län* begränsar sig dock till att redovisa sina farhågor med förslaget. *Länsstyrelsen Västerbotten* har å sin sida understrukit vikten av lokal förankring i verksamheten, oavsett inom vilken myndighet den bedrivs. *Länsstyrelsen Gotlands län* föreslår en samlokalisering med *Trafikregistret* som alternativ. *Boverket* tillstyrker överföringen av bemyndigandena avseende vägtunnlar. *Naturvårdsverket* ser positivt på att *Transportstyrelsen* hanterar tillsynsfrågor inom transportsektorn, men anser att det är en avsevärd nackdel att inte låta normgivningen vara kvar på sektorsmyndigheterna liksom att kompetensen splittras inom miljöområdet. *Konkurrensverkets* uppfattning är att myndighetsutövning och produktion inte ska ske inom samma organisation. *Rikstrafiken* delar inte uppfattningen att en trafikslagsövergripande myndighet är bästa sättet att uppnå en helhetssyn på transportpolitiken. *Banverket* tillstyrker bedömningen att *Transportstyrelsen* inte ges ett allmänt sektorsansvar men anser också att effektivitetsmöjligheterna i kärnverksamheterna inte beaktats.

*Glesbygdsverket* ser positivt på grundidén att samla kompetenser i en inspektionsmyndighet, men saknar underlag att bedöma om gränsdragningen är den rätta. *Järnvägsstyrelsen* saknar en redovisning av effektiviseringsvinsterna med sammanslagningen. *Vägverket* anser att normgivning och tillsyn ska separeras från tillämpning i provverksamheten och vidare att samordningsvinsterna med en samlad inspektionsverksamhet bättre bör tillvaratas. Verket är dock oroligt för uppsplittringen av ansvaret för miljöfrågor. *Vägtrafikinspektionen* är positiv till en gemensam inspektionsmyndighet, men pekar också på vikten av externa kontroller mot bakgrund av förslaget om normgivning och tillsyn i samma myndighet. Inspektionen ställer sig vidare bakom förutsättningarna att Transportstyrelsen ska vara central körkortsmyndighet och central registreringsmyndighet. *Sjöfartsverket* anser att förslaget att bryta ut norm- och tillståndsgivning och tillsyn är ett naturligt steg och att trafikverken även framgent ska ha ett sektorsansvar. Såväl verket som *Sjöfartsinspektionen* har synpunkter på vissa verksamheters placering. *Luftfartsverket* liksom *Luftfartsstyrelsen* stöder utredningens förslag när det gäller den nya myndighetens ansvarsområde; styrelsen delar dock inte fullt ut åsikten att en trafikövergripande myndighet ökar möjligheterna till likformighet och likabehandling över trafikslagen. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att distinktionerna mellan olika arbetsuppgifter inte har analyserats tillräckligt och att en sammanblandning av rollerna att utfärda normer och att utöva tillsyn kan skapa en målkonflikt. Mot bakgrund härav lämnar VTI ett alternativt organisationsförslag. *Sveriges Kommuner och Landsting* tillstyrker förslaget att bilda en ny myndighet och dess ansvarsområde, men har invändningar mot överföringen av vissa uppgifter. *Bilprovningen* påpekar vikten av en tydlig rollfördelning och anser inte att tillsyn ska utövas över egen verksamhet. *BIL Sweden* uttrycker oro för att skiljelinjen mellan Transportstyrelsen och kvarvarande Vägverket äventyrar en heltäckande kompetens inom miljö och trafiksäkerhet. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att marknads-, konkurrens- och konsumentövervakning bör hanteras på befintliga myndigheter. *Fotgängarnas förening* välkomnar föreskrifts- eller sanktionsmöjligheter för oskyddade trafikanter samt pekar på vikten av oberoende mellan den som utövar tillsyn och den verksamhet som tillsynen avser. *Sveriges Försäkringsförbund* och *Trafikförsäkringsföreningen* pekar på möjligheten att effektivisera tillsynsverksamheterna med en gemensam inspektionsmyndighet och ser vidare positivt på att inspektionen avseende vägtrafikområdet frikopplas från det organisatoriska sambandet med Vägverket. Dock saknas en tillräcklig analys av vilken myndighet som ska ha det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor. *Motorbranschens riksförbund* ser mycket positivt på att man tydliggör rollfördelningen mellan normgivning, operativ verksamhet och tillsynsverksamhet liksom att normgivning, tillsyn och godkännande inom körkorts- och yrkestrafikområdet sammanförs till en central myndighet. *Motormännen* ställer sig positiva till att Transportstyrelsen ges ett övergripande ansvar för att de transportpolitiska målen uppfylls, men ser en risk med att transportforskningsansvaret blir uppdelat. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* anser att den nya myndigheten får en mer övergripande roll än vad som är rimligt och

att det är viktigt att klargöra uppgiftsfördelningen. Vidare tycker NTF inte att arbetet med trafiksäkerhetsanalyser bör föras över från Vägverket. *Riksförbundet Enskilda Vägar* delar uppfattningen att det är principiellt viktigt att det råder oberoende mellan den organisation som utövar tillsyn och den verksamhet som tillsynen avser samt finner förslaget bra vad gäller ansvarsfördelningen och Vägverkets verksamhet avseende väghållning. *SEKO* anser inte att det krävs en sammanslagning av tillsynsorganen för att åstadkomma ett oberoende mellan den som utövar tillsynen och den verksamhet som tillsynen avser. *SEKO* anser inte heller att körkortsexamination och tillsynen över denna ska utövas av samma myndighet. *ST inom Länsstyrelsen i Stockholms län* är i princip positiv till en samlad transportmyndighet utom såvitt avser överföringen av uppgifterna inom körkort, yrkestrafik och lokala trafikföreskrifter. *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* är positiv till att Vägtrafikinspektionen skiljs från Vägverket och att en ny inspektion får ett starkare mandat att utöva sin tillsyn, men saknar en redogörelse för på vilket sätt tillsynen blir bättre. *BR* anser det vidare märkligt att inte Vägverket även fortsättningsvis ska utföra examination och Transportstyrelsen svara för tillsyn och tycker att även inom järnvägssektorn förblir ansvarsfördelningen oklar. *Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)* är positiv till förslaget till en transportslagsövergripande myndighet, men påtalar vikten av att det är tydligt vilket ansvar som ligger hos vilken myndighet och vilka kontaktpersonerna är. *Svenska Taxiförbundet* stöder förslaget angående den nya myndighetens ansvarsområden. *Föreningen Svenskt Flyg* tillstyrker betänkandets förslag. *Sveriges Fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet* har synpunkter på prioriteringen av vissa uppgifter. *Sveriges Hamnar* tillstyrker förslaget vad gäller organisationen. *Sveriges Redareförening* håller med om att inspektionsverksamheterna inte bör ha olika hemvist och ser trafikslagsövergripande synergieffekter av en sammanslagning av myndigheterna. *Redareföreningen* anser dock att samlokaliseringar av olika slag vore önskvärda. *Skärgårdsredarna* ser mycket positivt på bildandet av Transportstyrelsen, men har synpunkter på lokaliseringen av inspektionsverksamheterna. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* stödjer förslaget att bilda en transportinspektion och ser positivt på att alla körkortsfrågor samlas i samma myndighet. *Svenska Transportarbetareförbundet* ser risker för att samordningen inom varje deltransportområde går förlorad vid en sammanslagning av alla transportslag. *Transportgruppen* och *Sveriges Transportindustriförbund* tycker att en samordning vad gäller inspektioner förefaller bra under förutsättning att det inte leder till minskad effektivitet eller att specialistkompetens går förlorad. *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker i huvudsak utredningens förslag och förutspår att Transportstyrelsens bildande kommer att borge för en ökad samlad kompetens och likformig tillämpning av lagstiftningen över hela landet. *Sveriges Åkeriföretag* anser vidare att statistikförsörjningen bör ligga hos annan myndighet och att provverksamheten inom körkorts- och yrkestrafikområdet på sikt bör övertas av Transportstyrelsen. *Plast- & Kemiföretagen* och *Svenska Petroleum Institutet* har synpunkter på placeringen av frågor rörande transport av farligt gods. *Thunbolaget* ser ett trafikslagsövergripande synsätt när det gäller säkerheten som det viktigaste skälet till en gemensam inspektionsmyndighet. *Handisam*



### **Skälen för regeringens ställningstagande:**

#### *Kärnverksamheten – normgivning, tillsyn och tillståndsgivning*

Det stora flertalet remissinstanser har instämt i utredningens konstaterande att ett viktigt krav för att en korrekt och trovärdig tillsyn kan garanteras är att det råder ett oberoende mellan den organisation som utövar tillsyn och den verksamhet som tillsynen avser. Såsom anförts i avsnitt 4.2 är regeringens ambition att uppfylla detta krav ett av skälen bakom beslutet att inrätta en trafikslagsövergripande myndighet. Enligt regeringens uppfattning faller det sig därmed naturligt att samla normgivning och tillsyn i den myndigheten, vilket emellertid några remissinstanser har ifrågasatt. Regeringens uppfattning härvidlag är dock att det generellt sett inte medför några olägenheter eller nackdelar med en sådan ordning.

Det finns för det första ett flertal regelverk som garanterar myndighetens ansvar för interna kontroller av verksamheten. Inom transportsektorn finns vidare ett antal internationella organ som har till uppgift att kontrollera den svenska inspektionsverksamheten. Exempel på sådana organ är International Civil Aviation Organisation (ICAO) inom luftfarten och European Maritime Safety Agency (EMSA) inom sjöfarten. Externa kontroller sker även på nationell nivå genom t.ex. Statens Haverikommissionens verksamhet.

För det andra är det enligt regeringens uppfattning vidare såväl lämpligt som effektivt att den myndighet som utfärdar föreskrifter inom ett område också har det ansvar och de befogenheter som behövs för att säkerställa att föreskrifterna får avsedd verkan. I utövandet av ansvaret och användandet av befogenheterna torde myndigheten därutöver tillägna sig erfarenheter som kan ligga till grund för utformningen av föreskrifterna.

Nästa fråga är om *all* normgivning och tillsyn på transportområdet ska samlas i samma myndighet, dvs. om kärnverksamheten ska omfatta samtliga transportslag. Förutom vad som redan redovisats i avsnitt 4.2 främjar sammanslagningen, enligt regeringens uppfattning, framväxten av ett transportslagsövergripande synsätt vilket i sig medför fördelar av olika slag. Således bör kunskaper från de olika områdena kunna användas och samordnas på ett effektivt sätt. Den nya myndighetens storlek bidrar också till utvecklingsmöjligheter på så sätt att den ger utrymme för förändringar och förbättringar av verksamheten. Dyliga samordningsvinster liksom vinster i form av minskade administrations- och IT-kostnader är därför att förvänta.

Ett flertal remissinstanser har även uttryckt farhågor vad gäller mängden detaljfrågor som faller inom myndighetens verksamhetsområde. Regeringen är medveten om att en alltför omfattande verksamhet kan medföra t.ex. organisatoriska problem. Regeringen vill dock erinra om att tanken är att verksamheten inom de enskilda transportslagen till största delen kommer att bedrivas separerat från varandra och med kompetens som hittills förvärvats inom respektive

område. Det förhållandet att verksamhetsområdena förs in under en gemensam myndighetshatt påverkar inte detta på något negativt sätt. Tvärtom torde vinster erhållas i form av utbyte av berikande erfarenheter och kompetens.

När det gäller hanteringen av körkorts- och yrkestrafikverksamheten, vägansvarslagen liksom vissa andra frågor avser regeringen att återkomma till riksdagen senare.

#### *Verksamhetsöverföringen vad gäller provverksamheten vid Vägverkets Förarenhet*

Vägverket är i dag central körkortsmyndighet och har som huvudsakliga uppgifter på området att utfärda körkort, förrätta prov, pröva frågor med anknytning till utbildning, utöva tillsyn samt meddela föreskrifter. Provverksamheten avser i första hand förarprov för körkort. Inom yrkestrafikområdet har Vägverket hand om länsöverskridande linjetrafik, viss internationell trafik och prov som rör den yrkesmässiga trafiken, utfärdande av taxiförarlegitimation och meddelande av föreskrifter.

Utredningen diskuterade i sitt betänkande för- och nackdelar med förslaget att flytta Vägverkets provverksamhet vid Förarenheten till Transportstyrelsen, och fann att fördelarna övervägde. Flera remissinstanser har emellertid avstyrkt en sådan ordning och förordat att provverksamheten ska ligga kvar hos Vägverket, medan den nya myndigheten ska överta normgivnings- och tillsynsuppgifterna avseende denna verksamhet.

Regeringen instämmer i dessa remissynpunkter och har därför valt att låta den nuvarande provverksamheten inom körkorts- och yrkestrafikområdet kvarstå i Vägverkets regi (jfr avsnitt 4.1.3). Vägverkets uppgift är dock begränsad till att förrätta prov och ta ut de avgifter som föreskrivs för sådana prov. Transportstyrelsen får däremot uppgiften som central körkortsmyndighet och ansvarar för all normgivning och tillsyn på området. Denna fördelning ligger i linje med den principiella utgångspunkten att oberoende ska råda mellan tillsynsutövare och tillsynsobjekt vilken betonats av många remissinstanser.

Bland remissvaren har även några synpunkter framförts på förslagen till författningsändringar med anledning av provverksamhetens hemvist. Dessa förslag rör dock enbart förordningar varför de inte berörs närmare här.

#### *Särskilt om marknads- och konkurrensövervakning*

De marknads- och konkurrensövervakande uppgifter som kommer att ingå i Transportstyrelsens kärnverksamhet från den 1 januari 2009 är de som i dag ingår i framför allt Järnvägsstyrelsens och Luftfartsstyrelsens verksamheter. De förslag som lämnas i denna proposition innebär således ingen förändring härvidlag.

Från den 1 januari 2009 övertar Transportstyrelsen ett stort antal verksamhetsområden från ett flertal myndigheter. För att rent formellt kunna bedriva verksamheterna måste en ändring av myndighetsnamnet ske i alla de olika författningar där verksamheterna regleras och nuvarande myndigheter omnämns. Regeringens förslag i detta sammanhang innebär därmed att ett antal författningar ändras endast på så sätt att den nuvarande myndighetens namn byts ut mot Transportstyrelsen. Såsom angetts i närmast föregående avsnitt har dock dessa ändringar givetvis sin grund i ställningstagandet att faktiskt flytta över verksamheterna till den nya myndigheten. Förslagen innehållande enbart namnändringar redovisas i avsnitt 5.3.

Inom vissa områden föreslås dessutom smärre materiella eller författningstekniska ändringar. Så är fallet när det gäller lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, sjölagen (1994:1009), yrkestrafiklagen (1998:490), lagen (2001:558) om vägtrafikregister och fordonslagen (2002:574). Dessa författningsförslag redovisas för sig i avsnitt 5.4.

I flera författningsförslag ingår en övergångsbestämmelse som reglerar de fall där Transportstyrelsen övertar funktionen som den enskildes motpart i överklagade ärenden. Enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) är det i regel den myndighet som först beslutade i saken som har denna funktion. Övergångsbestämmelsen har olika utformning i olika författningsförslag och behandlas särskilt i avsnitt 7.

### 5.3 Författningar där endast myndighetens namn ändras

**Regeringens förslag:** Nuvarande myndighetsnamn ändras till "Transportstyrelsen" i de fall den nya myndigheten övertar hela eller delar av nuvarande verksamhet.

De författningar som berörs och där endast myndighetens namn ändras är luftfartslagen (1957:297), sjömanslagen (1973:282), lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott, lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor, sekretesslagen (1980:100), lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, mönstringslagen (1983:929), plan- och bygglagen (1987:10), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), lagen (1998:493) om trafikskolor, lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område, lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängkoter, lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser, tullagen (2000:1281), fartygssäkerhetslagen (2003:364), lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, lagen (2004:629) om trängselskatt, lagen (2004:1100) om luftfartsskydd, lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter, lagen (2006:1209) om hamnskydd, lagen (2007:162) om

bilskrotningsfonden och lagen (2008:295) om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160).

När det gäller plan- och bygglagen (1987:10) och tullagen (2000:1281) innehåller dessa även förslag till ändringar av myndighetsnamnen Krisberedskapsmyndigheten och Statens räddningsverk till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. I plan- och bygglagen görs dessutom vissa språkliga och redaktionella ändringar.

Prop. 2008/09:31

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. När det gäller yrkestrafiklagen (1998:490) kvarstår dock Vägverket som anordnare av prov i 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 §. Förslaget till ändring i lagen (2008:295) om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160) ingick inte i utredningens förslag.

**Remissinstanserna:** Inga remissinstanser har haft synpunkter på förslagen.

**Skälen för regeringens förslag:** I avsnitt 5.1 har redovisats de principiella överväganden som ligger bakom beslutet att inrätta Transportstyrelsen och vilken verksamhet myndigheten ska bedriva. Såsom anförts i avsnitt 5.2 kommer beslutet till uttryck genom de nu föreslagna lagändringarna. Ytterligare motivering till förslagen är därför inte nödvändig.

När det gäller de ändringar i plan- och bygglagen (1987:10) och tullagen (2000:1281) som handlar om Krisberedskapsmyndigheten har dessa inget med Transportstyrelsen att göra utan är föranledda av regeringens samtida inrättande av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Härvid hänvisas till budgetpropositionen för 2009, utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, avsnitt 5.2.

Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:295) om ändring i arbetsmiljölagen (1977:1160) är föranlett av det förhållandet att en av ändringarna i den lagen avser samma paragraf (1 kap. 2 §) som nu behöver ändras med anledning av Transportstyrelsens tillkomst. Eftersom ändringarna har samma ikraftträdandedatum måste lagen ändras såvitt avser nämnda paragraf.

#### 5.4 Författningar med såväl namn- som andra ändringar

Förutom att myndighetsnamnet ändras i de fall verksamhetsöverföring sker föreslås ytterligare vissa smärre ändringar i några av författningarna. Ändringarna är nästan uteslutande språkliga eller författningstekniska följder av namnbytet. Enda undantaget är lagen (1990:712) om undersökning av olyckor där en materiell ändring föreslås, se avsnitt 5.4.2.

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

Prop. 2008/09:31

**Regeringens förslag:** Beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn fattas av regeringen. Regeringen får meddela föreskrifter om att annan myndighet får fatta sådana beslut.

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

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter har lämnats på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Lagen innehåller, såsom framgår av dess namn, förfaranden avseende allmänna farleder och allmänna hamnar. Enligt den föreslagna uppdelningen av Sjöfartsverket ligger bl.a. ansvaret för farledshållning kvar på verket medan bl.a. normgivningsverksamheten följer Sjöfartsinspektionen över till Transportstyrelsen.

I 1 § finns bestämmelser om hur inrättande, utvidgning och avlysning ska gå till och i 2 § anges under vilka villkor avlysning ska ske. I 3 § lämnas föreskriftsrätten om hur den allmänna farleden ska ordnas och begagnas.

I lagens nuvarande 4 § anges att beslut enligt 1–3 §§ meddelas av regeringen, eller, om regeringen bestämmer det, av Sjöfartsverket. Uppdelningen av Sjöfartsverkets nuvarande verksamhet föranleder att bestämmelsen måste ändras. Av förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn avses komma att framgå att det även fortsättningsvis ska ankomma på Sjöfartsverket att besluta om att inrätta, utvidga eller avlysa en allmän farled eller en allmän hamn enligt 1–2 §§, medan, föreskrifter enligt 3 § i lagen ska meddelas av Transportstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket. Beslut enligt 1–2 §§ i lagen kommer således att ligga inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde och föreskriftsrätten enligt 3 § inom Transportstyrelsens. Detta kräver att regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att annan myndighet får fatta beslut enligt 1–3 §§. Eftersom ett sådant bemyndigande redan finns i 3 § behöver hänvisningen i 4 § endast avse 1–2 §§.

Paragrafens *första* stycke ändras dessutom redaktionellt för bättre överensstämmelse med modern författningstext.

Som en konsekvens av ovanstående bör även 4 a § i lagen ändras. I bestämmelsen anges vem som får överklaga vissa av Sjöfartsverkets beslut. I stället för att uttryckligen ange *Sjöfartsverkets* beslut bör bestämmelsen hänvisa till *beslut enligt 1 och 2 §§*.

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

Prop. 2008/09:31

**Regeringens förslag:** Vägtrafikolyckor anges uttryckligen bland andra allvarliga olyckor som ska undersökas enligt lagen om undersökning av olyckor.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Endast *Vägtrafikinspektionen* har yttrat sig. Inspektionen anser att vägtrafikolyckor bör tas upp explicit i en egen punkt i lagen.

**Skälen för regeringens förslag:** I 2 § lagen om undersökning av olyckor räknas de olyckor upp som ska undersökas enligt lagen, nämligen luftfartsolyckor, sjöolyckor, järnvägsolyckor och andra allvarliga olyckor. I förarbetena till lagen (prop. 1989/90:104 s. 36) anges att med andra allvarliga olyckor avses alla allvarliga olyckor som inte nämnts särskilt, oberoende av i vilket sammanhang de har inträffat. Som exempel nämns bl.a. olyckor genom brand, översvämning och vägtrafikolyckor.

Samtliga fyra olyckstyper har skilda kriterier för när undersökning enligt lagen ska ske. Avseende andra allvarliga olyckor gäller för undersökningsskyldigheten att de ska ha medfört att flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller att omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön. Förutom att olika kriterier uppställs för undersökning av de olika olyckorna framgår även av förarbetena (a. prop. s. 15 ff) att det nuvarande uttryckliga omnämmandet av luftfarts-, sjö- och järnvägsolyckor dels har historiska skäl, dels beror på den förordade ordningen med ett från respektive tillsynsmyndighet fristående organ.

Ett av syftena med tillskapandet av Transportstyrelsen är att en trafik- och transportslagsövergripande myndighet ökar möjligheterna till likformighet och likabehandling över trafiklagen inom ramen för vad som är ändamålsenligt med hänsyn till varierande förutsättningar. Eftersom Transportstyrelsens ansvarsområde sträcker sig över samtliga trafikslag anser regeringen att det är lämpligt och rimligt att vägtrafiken behandlas på samma sätt som övriga trafikslag när det gäller undersökning av olyckor. En naturlig utgångspunkt i sammanhanget är att uttryckligen lyfta fram även vägtrafikolyckor i lagen om undersökning av olyckor. Däremot finns ingen anledning att ha andra kriterier för när undersökning av sådana olyckor ska ske jämfört med andra allvarliga olyckor varför de kan regleras i samma punkt i 2 §.

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

**Regeringens förslag:** Transportstyrelsen ska lämna en tingsrätt som håller sjöförklaring den medverkan tingsrätten begär för utredningen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt den redovisning som lämnats i avsnitt 4.2.4 handhas tillsyns- och normgivningsfrågor liksom olycksutredningar av Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket. När det gäller de uppgifter som ankommer på Sjöfartsverket och regleras i sjölagen kommer merparten av dessa att föras över till Transportstyrelsen. Detta gäller bemyndigandet i 6 kap. 4 § att meddela föreskrifter om befälhavares skyldighet att medföra vissa dokument samt uppgiften att ta emot befälhavarens rapport om sjöförklaring med stöd av 6 kap. 14 §, fastställande av formulär för skepps- och maskindagbok och bemyndigandet att medge undantag från skyldigheten att föra sådana dagböcker enligt 18 kap samt de flesta förfaranden och åligganden i samband med sjöförklaring enligt samma kapitel. Slutligen ska Transportstyrelsen underrättas om domstolens beslut att frånta någon rätten att utöva viss befattning enligt 20 kap. 12 §. Vissa uppgifter kvarstår dock hos Sjöfartsverket, se avsnitt 8.3.

I 18 kap 19 § sjölagen regleras vilka myndigheter som ska lämna en tingsrätt, som håller sjöförklaring, den medverkan tingsrätten begär för utredningen. Eftersom Transportstyrelsen i stor utsträckning medverkar i förfarandet i samband med sjöförklaring är det naturligt att även den myndigheten ska medverka i utredningen om domstolen begär det. Transportstyrelsen föreslås därför läggas till bland de myndigheter som räknas upp i 18 kap. 19 §.

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

**Regeringens förslag:** Frågor om transporttillstånd och tillstånd för internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter, prövas, *när det gäller såväl person- som godstransporter*, av Transportstyrelsen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter har lämnats.

**Skälen för regeringens förslag:** I dag prövas frågor inom yrkestrafikområdet av såväl Vägverket och Tullverket som länsstyrelserna. Vägverket har hand om länsöverskridande och viss internationell linjef trafik med buss och prov som rör den yrkesmässiga trafiken, utfärdat taxiförarlegitimation samt meddelar föreskrifter. Tullverket har hand om internationell godstrafik utanför EES och meddelar föreskrifter inom det området. I avsnitt 4.3.5 har redovisats att all normgivning, tillsyn och provning av tillstånd och godkännanden inom körkorts- och yrkestrafikområdet, som i dag handlas av Vägverket och Tullverket förs över till Transportstyrelsen från den 1 januari 2009. För yrkestrafiklagens del medför verksamhetsöverföringen – förutom vederbörliga ändringar av myndighetsnamnen – att 5 kap. 13 § ändras författningstekniskt med hänsyn till att endast *en* myndighet är för handen.

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

Prop. 2008/09:31

**Regeringens förslag:** Undantag från registreringsplikten i vägtrafikregistret gäller för fordon som provkörs av den som *Transportstyrelsen* särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga synpunkter har lämnats på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister föreskrivs skyldigheten att registrera fordon. Enligt 13 § punkt 5 gäller dock inte registreringsplikten för fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende. Att Vägverket är tillsynsmyndighet när det gäller produktsäkerhet avseende fordon som är avsedda för konsumenter eller som kan antas komma att användas av konsumenter framgår indirekt av 1 kap. 2 a § och 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574). Fordonslagen innehåller bestämmelser om kontroll av fordon, system, komponenter, fordons last, färdskrivare m.m. Uppgifterna att utöva tillsyn liksom att handlägga ärenden ingår i det ansvarsområde som förs över till Transportstyrelsen. Den i 13 § förstnämnda uppgiften – att utföra haveriundersökning – kommer däremot att kvarstå hos Vägverket. En ändring av punkten 5 måste därför ske så uppgifterna delas upp mellan myndigheterna.

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

**Regeringens förslag:** Den som *Transportstyrelsen* särskilt har förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) får i samband med kontroll eller prövning provköra ett fordon.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har yttrat sig med anledning av förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I 3 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) regleras olika befätningshavares rätt till tillträde till bl.a. fordon vid kontroll enligt lagen. I 3 kap. 4 § anges att denne i samband med kontrollen får provköra fordonen och att detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451). Såsom angetts under närmast föregående rubrik är det Vägverket som i dag är tillsynsmyndighet när det gäller produktsäkerhet avseende fordon som är avsedda för konsumenter eller som kan antas komma att användas av konsumenter. Uppgiften att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen ingår, som också angetts tidigare, naturligt i det ansvarsområde som kommer att föras över till Transportstyrelsen. Eftersom den förstnämnda uppgiften i paragrafen – att utföra haveriundersökningar – däremot kommer att kvarstå hos Vägverket måste bestämmelsen ändras så det framgår att uppgifterna delats upp.



**Regeringens bedömning:** Det förhållandet att Transportstyrelsen blir beslutsfattande myndighet med huvudkontor på *en* ort föranleder inget behov av ändrade forumregler.

**Utredningens bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Hovrätten över Skåne och Blekinge län* har kommenterat placeringen av förslagen om ändrade forumbestämmelser från år 2010. *Kammarrätten i Göteborg* instämmer i utredningens förslag angående forumbestämmelser. *Länsrätten i Östergötlands län* har framfört att det är viktigt att överprövning av beslut äger rum i en domstol nära den enskilde.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar ska ett beslut 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 återfinns huvudregeln att länen utgör länsrätternas domkretsar.

Enligt redovisade lagförslag kommer Transportstyrelsen från och med den 1 januari 2009 att fatta beslut som i dag ankommer på ett flertal olika myndigheter att fatta. Dessa beslut kommer då, liksom nu, att kunna överklagas.

När Transportstyrelsen inleder sin verksamhet kommer myndigheten att vara organiserad så att huvuddelen av dess verksamheter utövas på samma orter som dagens befintliga myndigheters verksamheter. Någon förändring av beslutens geografiska förläggning är det således inte fråga om. Transportstyrelsens huvudkontor kommer visserligen att vara lokaliserat till *en* ort, Norrköping, men där handhas huvudsakligen olika centrala funktioner såsom GD-stab och personal- och löneadministration.

Mot bakgrund av att myndighetens kärnverksamhet således kommer att utövas oförändrat geografiskt sett, finns inget skäl att från och med den 1 januari 2009 frångå huvudregeln när det gäller förvaltningsdomstolarnas behörighet att pröva överklagade beslut.

## 6 Konsekvenser

Såsom betonats i tidigare avsnitt är regeringens förslag i denna proposition i huvudsak begränsade till utbyte av myndighetsnamn i ett antal författningar.

Inrättandet av Transportstyrelsen kommer rimligen att få vissa praktiska konsekvenser för företag och medborgare. Genom den samlade verksamheten förväntas rättstillämpningen bli mer enhetlig och tillsynsverksamheten mer effektiv. För allmänhetens del innebär det förhållandet att många verksamheter samlas i en och samma myndighet t.ex. att kontakter i olika ärenden i fortsättningen underlättas.

Transportstyrelsen kommer att inrättas från och med den 1 januari 2009 och från samma datum ta över de verksamheter som regleras i de författningsförslag som lämnas i denna proposition. Samtliga lagändringar bör därför träda i kraft samma dag, dvs. den 1 januari 2009.

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. Transportstyrelsen kommer att överta uppgifter från flera myndigheter, av vilka några upphör och andra kvarstår. I vissa fall övertar styrelsen samtliga uppgifter enligt viss författning, medan i andra fall uppgifterna delas mellan inspektionen och den nuvarande – och kvarstående – myndigheten. I vissa fall är även ytterligare myndigheter beslutsfattande enligt författningen. Mot den bakgrunden, och med hänvisning till hur frågan löstes i samband med att Luftfartsstyrelsen bildades (prop. 2004/05:10), föreslås i vissa lagändringar en övergångsbestämmelse. Enligt bestämmelsen ska Transportstyrelsen vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen vara den enskildes motpart i stället för den myndighet som först beslutade i saken. Utformningen av övergångsbestämmelsen beror på vad som sagts ovan om de olika situationer som uppkommer.

Även i sekretesslagen (1980:100) har en övergångsbestämmelse föreslagits. Enligt 13 kap. 4 § sekretesslagen gäller att om en arkivmyndighet får, för arkivering, från någon annan myndighet en uppgift som är sekretessbelagd där, så gäller sekretessen också hos arkivmyndigheten. För det fall uppgifter i ett ärende hos Luftfartsstyrelsen eller Sjöfartsverket omhändertagits för arkivering före ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna i sekretesslagen, bör en övergångsbestämmelse införas; detta för att undvika risken att sekretessen hos arkivmyndigheten plötsligt upphör vid årsskiftet. För att sekretessen ska omfatta både uppgifter som finns i handlingar och uppgifter som erhållits muntligen i verksamheten eller ärendet utan att skrivas ned, används formuleringen ”uppgifter i sådana ärenden och i sådan verksamhet där handlingarna omhändertagits för arkivering”.

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

#### 4 §

I *första stycket* lämnas bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om att annan myndighet får fatta de beslut som avses. Bemyndigandet begränsas till 1 och 2 §§ eftersom ett bemyndigande redan finns i 3 §. Övriga ändringar är redaktionella.

Ändringen i *andra stycket* är en följd av första stycket. Dessutom anges för tydlighets skull att det är beslut av en *förvaltningsmyndighet* enligt första stycket som får överklagas.

#### 4 a §

Bestämmelsen formuleras om i enlighet med ändringarna i 4 §. Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.4.1.

- 8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

#### 2 §

En ändring görs i *första stycket 4* genom tillägget *vägrafikolyckor*. Genom ändringen pekas vägrafikolyckor uttryckligen ut som en typ av olyckor tillsammans med andra allvarliga olyckor. Paragrafen har närmare kommenterats i avsnitt 5.4.2.

- 8.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Vissa uppgifter enligt sjölagen (1994:1009) förs över till Transportstyrelsen medan andra kvarstår hos Sjöfartsverket. De senare framgår av 1 kap. 1 b § (att föra svensk flagg), 18 kap. 10 § (förteckning över sjöförklaringsledamöter), 18 kap. 21 och 22 §§ (förteckning över besiktningsmän) samt 21 kap. 11 § (särskilda ledamöter i dispaschmål).

#### 18 kap.

#### 19 §

Bestämmelsen ändras på så sätt att Transportstyrelsen läggs till bland de uppräknade myndigheterna, se närmare resonemang i avsnitt 5.4.3.

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

Prop. 2008/09:31

I avsnitt 4.3.5 och 5.4.4 har redovisats att Vägverkets och Tullverkets uppgifter rörande yrkestrafikfrågor flyttas över till Transportstyrelsen. Ändringarna i 4 kap. 6 § och 7 kap. 5 § innebär att de två nuvarande prövningsmyndigheterna byts ut mot en myndighet. Ändringen i 5 kap. 13 § har samma innebörd men en annan författningsteknisk utformning.

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

**7 §**

Förutom utbyte av myndighetsnamn görs en följdenlig grammatisk ändring.

**13 §**

Ändringen innebär att en uppdelning görs i *första stycket punkt 5* mellan de situationer där Vägverket särskilt förordnat någon att utföra viss uppgift och där Transportstyrelsen särskilt förordnat någon att utföra andra i bestämmelsen angivna uppgifter. Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.4.5.

8.6 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen  
(2002:574)

**3 kap.**

**4 §**

I likhet med vad som redovisats under närmast föregående rubrik innebär ändringen att en uppdelning görs mellan Vägverkets och Transportstyrelsens uppgifter. I avsnitt 5.4.6 har bestämmelsen kommenterats närmare.

## **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 myndighetsverksamhetsområde.

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 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. 2008/09:31  
Bilaga 1

Transportinspektionen ska vidare

- överta det finansieringsansvar för Statens haverikommissionens (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.

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 1

## **Luftfart**

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 fordonsområdet).
- 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 fortvarighetsstillstånd 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 yrkestrafikområdet, 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.

### **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**

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 1

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 avgiftsbeläggningen 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 infrastrukturförvaltning 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.

## **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.

## Inledning

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

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

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

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

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

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

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

I det följande presenteras våra förslag.

## Den nya myndigheten

Vi anser att Transportinspektionens verksamhet ska utgå från en 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 iaktta vissa principer om integritet, oberoende och rättssäkerhet för att inspektionens verksamhet ska kunna mötas med tilltro.

Vi föreslår att Transportinspektionen får i uppdrag att:

- Redovisa en plan för hur myndigheten ska leva upp till målen för utvecklingen av 24-timmarsmyndigheten.
- Tillsammans med Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket lämna förslag till riktlinjer för hur det internationella arbetet bör organiseras.
- Påbörja ett regelförenklingsarbete inom sitt ansvarsområde.

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

### **Marknads-, konkurrens- och konsumentfrågor**

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

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

Vi föreslår att Transportinspektionen får i uppdrag att:

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

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

### **Kontroll av vägtransporter och vägtrafik**

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 2

Vi föreslår också att:

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

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

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

Vi lägger inte i denna utredning fram några förslag om hur marknaden för fordonsbesiktningar ska organiseras, men vi har noterat att det finns sådana förslag och att de kan komma att påverka resursbehoven vid Transportinspektionen i betydande grad. Det har beräknats att den behöriga myndigheten inom området – vilket med våra förslag bör vara Transportinspektionen – bör tillföras i storleksordningen 25–37 heltidsanställda tjänster från AB Svensk Bilprovning och att det därtill krävs ett ytterligare resurstillskott som en konsekvens av att 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



### **Vissa övriga myndighetsuppgifter**

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

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

Vi bedömer däremot att nuvarande Stängselnämndens uppgifter på ett naturligt sätt bör kunna inrymmas i Transportinspektionens verksamhet i enlighet med vad som har föreslagits i en departementspromemoria med förslag till ändringar i lagen om 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 tunnlarna 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 driftsstöd till icke-statliga flygplatser från och med den 1 januari 2009 förs över till Rikstrafikens ansvarsområde och den generella uppföljningen av det transportpolitiska målet inom luftfartssektorn och luftfartssektorns medverkan i infrastrukturplaneringen till SIKAs ansvarsområde.

## **Forskning och statistik**

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

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

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

Vi anser att det bör ligga i varje myndighets ansvar att avsätta resurser för den forskning och utveckling som är motiverad utifrån den egna verksamhetens behov. Vi föreslår alltså att Transportinspektionen, liksom övriga myndigheter på transportområdet, ska svara för den forskning och utveckling som är motiverad utifrån den egna verksamhetens behov. Transportinspektionen bör, som underlag för sådana insatser, utveckla en för myndigheten gemensam forsknings- och utvecklingsstrategi som är integrerad i den övergripande verksamhetsplaneringen.

På transportområdet finns därutöver ett behov av en övergripande samhällsmotiverad forsknings- och utvecklingsverksamhet som utgår från transportsystemet som helhet och dess samspel med omvärlden och som är inriktad mot att tillgodose hela samhällets behov av kunskapsförsörjning. Vi föreslår att ansvaret för denna forskning och utveckling tills vidare ska ligga kvar hos Banverket, Vägverket och VINNOVA. Detta ansvar innefattar även sådan forsknings- och utvecklingsverksamhet som är inriktad på de frågor som kommer att höra till Transportinspektionens verksamhetsområde, vilket bör tydliggöras i

Banverkets, Vägverkets och VINNOVA:s uppdrag. Transportinspektionens behov av att ha inflytande över denna forskning bör övergångsvis kunna tillgodoses bland annat genom befintliga samverkansorgan, medlemskap i programråd etc.

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 2

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.

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.

### **Trafiksäkerhetslagstiftning på vägområdet**

Inom trafiksäkerhetsområdet föreslår vi en ny lagstiftning enligt följande.

#### *En lag om åtgärder för säkra vägar*

Ett utökat och tydligare ansvar för trafiksäkerheten vid väghållning ska införas genom en lag om åtgärder för säkra vägar och i övrigt genom en

kompletterande förordning. I den utsträckning som det är möjligt anpassas lagen till innehållet i det förslag till EG-direktiv som är under behandling. Genom bemyndiganden i lagen och förordningen ska ytterligare föreskrifter kunna meddelas av myndighet.

I lagen ställs krav på väghållaren att

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

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

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

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

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

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

### *Tillsynsfrågor*

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

### *Tillsynsmyndighetens befogenheter*

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

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

#### *Trafiksäkerhetsgranskning*

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

#### *Säkerhetsinspektioner*

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

#### *Rapportering och utredning av olyckor*

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

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

#### *Allmänt säkerhetskrav*

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

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

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

### *Överklagande och verkställighet*

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

### *Bemyndiganden*

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

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

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

### *Beslut om högsta tillåtna hastighet*

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

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

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

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

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

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

### *Anläggningslagen*

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

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

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

## **Konsekvenser**

### *Myndigheternas verksamhet i stort*

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

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

### *Kostnader och intäkter för kommuner, landsting, företag och enskilda*

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



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

#### *Samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt*

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

#### *Konsekvenser för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet*

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

kan dock klarläggas först när organisation och bemanning beslutas under utredningens andra etapp.

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

### *Konsekvenser för små företag*

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

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

### *Brottslighet och brottsförebyggande arbete*

Vi bedömde att våra förslag i delbetänkandet hade betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. I den mån ett mer samlat ansvar innebär att myndighets- och tillsynsverksamheten kan stärkas inom t.ex. yrkestrafikområdet och kontrollen av fordon på väg, bedömdes detta ha betydelse för att minska brottsligheten och förebygga brott. Detta ansåg vi kunde gälla såväl lagöverträdelser i trafiken och transportverksamheterna som andra typer av brottslighet, som upptäckts 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. Prop. 2008/09:31 Bilaga 2

### *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.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)<sup>1</sup>

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

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

---

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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1986:166.

Senaste lydelse av

2 kap. 1 § 2004:1093

2 kap. 2 § 2004:1093

2 kap. 8 § 2004:1093

2 kap. 10 § 2004:1093

2 kap. 11 a § 2004:1093

2 kap. 12 § 2004:1093

2 kap. 14 § 2004:1093

3 kap. 2 § 2004:1093

3 kap. 3 § 2004:1093

3 kap. 4 § 2004:1093

3 kap. 5 § 2004:1093

3 kap. 7 § 2004:1093

4 kap. 2 § 2004:1093

4 kap. 3 § 2004:1093

4 kap. 4 § 2004:1093

4 kap. 5 § 2004:1093

4 kap. 6 § 2004:1093

4 kap. 15 § 2004:1093

4 kap. 20 § 2004:1093

4 kap. 21 § 2004:1093

4 kap. 26 § 2004:1093

6 kap. 5 a § 2005:572

8 kap. 8 § 2004:1093

9 kap. 8 § 2004:1093

9 kap. 14 § 2006:1395

10 kap. 2 a § 2006:1395

10 kap. 2 b § 2006:1395

12 kap. 1 § 2004:1093

14 kap. 2 § 2004:1093

14 kap. 2 a § 2005:187.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
15 § 1983:932  
45 § 2000:849.

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott<sup>1</sup> ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av lagen 2001:378.

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att i 13 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1987:25.  
Senaste lydelse av 13 § 1997:487.

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

---

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

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



Härigenom föreskrivs att i 6 § lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” och ordet ”verkets” ska bytas ut mot ”inspektionens”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 6 § 1995:43.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1992:1474.

Senaste lydelse av

7 kap. 18 § 2004:1099

7 kap. 43 § 2003:370

7 kap. 52 § 2007:494.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg<sup>1</sup>

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

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

---

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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1983:463.

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

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

*Nuvarande lydelse*

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

*Sjöfartsverkets* beslut enligt denna lag överklagas hos regeringen genom besvär.

*Föreslagen lydelse*

4 §

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 14 § 2003:371.

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
  - b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.
- Tillbud till olyckor som avses i första stycket *skall* undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om
- Tillbud till olyckor som avses i första stycket *ska* undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:493.

tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranslagningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

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

tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranslagningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.



Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**18 kap.**

19 §

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att i 32 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 32 § 2001:570.

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

---

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

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***4 kap.**6 §<sup>1</sup>**Prövningsmyndigheter**

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

**Prövningsmyndigheter**

Frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 5 § andra stycket prövas av Transportinspektionen.

**5 kap.**

## 13 §

När ett trafiktillstånd återkallas skall även transporttillstånd återkallas av den prövningsmyndighet som anges i 4 kap. 6 §.

I övrigt skall reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

När ett trafiktillstånd återkallas ska även transporttillstånd återkallas av Transportinspektionen.

I övrigt ska reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

**7 kap.**5 §<sup>2</sup>

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

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

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:437.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1999:437.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:493) om trafikskolor  
*dels* att i 2, 3 och 5–8 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska  
bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form,  
*dels* att i 6 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

---

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

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 11 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 kap. 11 § 2006:728.

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

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

---

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

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att i 8–10, 12–14, 17, 19 och 24 §§ lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser<sup>1</sup> ordet ”Luftfartsstyrelsen” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

8 § 2004:1095

9 § 2004:1095

10 § 2004:1095

12 § 2004:1095

13 § 2004:1095

14 § 2004:1095

17 § 2004:1095

19 § 2004:1095

24 § 2004:1095.



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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**11 kap.**

6 §<sup>1</sup>

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:731.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:558) om vägtrafikregister<sup>1</sup>

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

dels att 13 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

13 §<sup>2</sup>

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

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

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

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

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

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

7. fordon som brukas med stöd av

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

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning *eller av den som Transportinspektionen särskilt förordnat* att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

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

saluvagnslicens enligt 18 §.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 6 § 2004:635.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:239.

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

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

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

---

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**

4 §<sup>1</sup>

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

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

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:467.

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)<sup>1</sup>  
*dels* att i 2 kap. 3 och 10 §§, 3 kap. 1, 4 och 12 §§, 4 kap. 11, 13 och 14 §§, 5 kap. 1–3, 9, 22 och 26–28 §§, 6 kap. 6 och 7 §§, 7 kap. 1, 11 och 13 §§ samt 9 kap. 2 och 3 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”,  
*dels* att i 9 kap. 2 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 kap. 1 § 2006:830.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:487) om sjöfartsskydd<sup>1</sup>  
*dels* att i 3, 4, 11, 21 och 29 §§ ordet ”Sjöfartsverket” ska bytas ut mot  
”Transportinspektionen”,  
*dels* att i 29 § ordet ”verket” ska bytas ut mot ”inspektionen”.

---

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
21 § 2005:854  
29 § 2005:854.

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att i 9 och 10 §§ lagen (2004:1100) om luftfartsskydd<sup>1</sup> ordet ”Luftfartsstyrelsen” ska bytas ut mot ”Transportinspektionen”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
9 § 2004:1102  
10 § 2004:1102.



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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

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

---

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 3

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

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

---

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

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

---

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)

*dels* att i 2 kap. 2 §, 5 kap. 11 § samt 7 kap. 1 och 3 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form,

*dels* att 4 kap. 6 §, 5 kap. 13 §, 7 kap. 5 § och rubriken närmast före 4 kap. 6 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**

6 §<sup>1</sup>

***Prövningsmyndigheter***

***Prövningsmyndighet***

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

Frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 5 § andra stycket prövas av *Transportstyrelsen.*

**5 kap.**

13 §

När ett trafiktillstånd återkallas *skall* även transporttillstånd återkallas av *den prövningsmyndighet som anges i 4 kap. 6 §.*

När ett trafiktillstånd återkallas *ska* även transporttillstånd återkallas av *Transportstyrelsen.*

I övrigt *skall* reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

I övrigt *ska* reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:437.

**7 kap.**  
5 §<sup>2</sup>

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

*Transportstyrelsens* beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 4 kap. 5 § andra stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

---

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1999:437.

## Förteckning över remissinstanser avseende delbetänkandet

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 5

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), Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen, 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.

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. 2008/09:31  
Bilaga 5

Almega Tjänsteförbunden, Järnvägsforum, LO, Nämnden för båtlivs-  
utbildning, Resenärsforum, Svenska Båtunionen, Svenskt Näringsliv,  
Cykelfrämjandet, och Svenska Kommunalarbetsförbundet har avstått  
från att yttra sig.

## Förteckning över remissinstanser avseende huvudbetänkandet

Prop. 2008/09:31

Bilaga 6

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), Motormännens 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 båtlivsutbildning, Resenärsforum, Riksförbundet Enskilda Vägar, SACO, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Svenska Båtunionen, Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Sveriges Hamnar, Svenska Kommunal-

arbetareförbundet, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Prop. 2008/09:31  
och Sveriges Transportindustriförbund har avstått från att yttra sig. Bilaga 6

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

## Förteckning över remissinstanser avseende promemorian

Prop. 2008/09:31  
Bilaga 7

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över promemorian *Reviderade författningsförslag inom vägtrafikområdet i förhållande till Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m. (SOU 2008:44), dnr N2008/4100/RS*. Justitieombudsmannen (JO), Kammarrätten i Göteborg, Uppsala tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Brottsförebyggande rådet (Brå), Datainspektionen, Rikspolisstyrelsen, Vägverket, Tullverket, Skatteverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Bilprovning, Försäkringsförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet och Sveriges Åkeriföretag,

Länsstyrelsen Västernorrland, Bil Sweden, biltrafikens Arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Svenska Bussbranschens riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen (SKTF), Svenska Taxiförbundet, Sveriges Trafikskolors Riksförbund och Sveriges Transportindustriförbund har avstått från att yttra sig.

Yttrande har dessutom inkommit från Vägtrafikinspektionen.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 september 2008.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Borg, Sabuni.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

---

Regeringen beslutar proposition 2008/09:31 Transportstyrelsen och dess verksamhet.

---

<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 luftfartslagen (1957:297)	4 kap. 20 §	
Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)	15 §	
Lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift	13 §	
Lag om ändring i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor	6 §	
Lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	6 kap. 14 § 18 kap. 1 §	
Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	7 kap. 1 §	

---