

Regeringens proposition

2010/11:30

Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Prop.
2010/11:30

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 14 oktober 2010.

Fredrik Reinfeldt

Catharina Elmsäter-Svärd
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition föreslår regeringen att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhantering ska finansieras på ett enhetligt sätt vilket inte är fallet i dag. Detta bör ske genom avgifter. För att åstadkomma en sådan ordning föreslås ändringar i ett antal lagar genom att bemyndiganden införs för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter. I vissa fall är det fråga om förtydliganden av befintliga bemyndiganden.

Dessutom lämnas förslag på överföring av Arbetsmiljöverkets tillsynsuppgifter enligt arbetstidsbestämmelserna inom delar av transportområdet.

Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	7
2	Lagtext.....	8
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.....	8
2.2	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	9
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.....	11
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott.....	13
2.5	Förslag till lag om ändring i containerlagen (1980:152).....	14
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	15
2.7	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).....	16
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg.....	17
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.....	18
2.10	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	19
2.11	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	20
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.....	21
2.13	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.....	22
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	23
2.15	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	24
2.16	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	25
2.17	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	27
2.18	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare.....	28
2.19	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.....	29
2.20	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.....	31
2.21	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.....	33
2.22	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.....	34
2.23	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem.....	35

		Prop. 2010/11:30
2.24	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	36
2.25	Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.....	37
2.26	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar	38
3	Ärendet och dess beredning	39
4	Transportstyrelsens verksamhet och nuvarande finansiering	40
4.1	Myndighetens verksamhet.....	40
4.2	Skälen för myndighetens inrättande	41
4.3	Transportområdets tidigare organisering på myndighetsnivå	41
4.4	Nuvarande finansiering av Transportstyrelsens verksamhet	42
4.4.1	Allmänt.....	42
4.4.2	Vägområdet	42
4.4.3	Sjöfartsområdet.....	42
4.4.4	Luftfartsområdet	42
4.4.5	Järnvägsområdet	43
4.4.6	Särskilt om finansiering av verksamheten inom sjöfarts- och luftfartsområdena.....	43
5	Nya former för finansiering av Transportstyrelsen	44
5.1	Inledning.....	44
5.1.1	Allmänt.....	44
5.1.2	Begreppet tillsyn.....	44
5.1.3	Begreppet ärendehandläggning	45
5.2	Allmänna förutsättningar för avgiftsuttag	45
5.2.1	Allmänt om skatter och avgifter	45
5.2.2	Närmare om motprestationer riktade till kollektiv.....	46
5.2.3	Avgifter för direkta motprestationer	47
5.3	Nya former för finansiering av Transportstyrelsen.....	48
5.3.1	Behovet av ett reviderat finansieringssystem	48
5.3.2	Finansiering av Transportstyrelsens olika verksamhetsdelar	49
5.4	Nuvarande bemyndiganden och behov av ändringar.....	53
5.4.1	Allmänt.....	53
5.4.2	Särskilt om expeditions- och ansökningsavgifter.....	54
5.4.3	Översiktligt om bemyndiganden och ändringsbehov inom vägområdet.....	54
5.4.4	Översiktligt om bemyndiganden och ändringsbehov inom sjöfartsområdet.....	55
5.4.5	Översiktligt om bemyndiganden och ändringsbehov inom luftfartsområdet.....	56
5.4.6	Bemyndiganden och ändringsbehov inom järnvägsområdet	56

5.5	Förslag till ändringar i gällande författningar	56
5.5.1	Vägområdet	56
5.5.2	Ändringsförslag inom sjöfartsområdet	62
5.5.3	Ändringsförslag inom luftfartsområdet	66
5.5.4	Ändringsförslag inom järnvägsområdet	67
6	Överföring av uppgifter inom väg-, flyg-, och järnvägsarbetstidsområdena, m.m.	69
6.1	Arbetstidsregleringen inom transportområdet	69
6.1.1	Allmänt	69
6.1.2	Särskilt om vägområdet	69
6.1.3	Myndighetsuppgifter	70
6.2	Frågan om överföring till Transportstyrelsen	70
6.2.1	Arbetstidsbestämmelsernas syften och hemvist	70
6.3	Förslag	72
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	74
8	Konsekvenser	75
8.1	Konsekvenser på statsbudgeten	75
8.2	Konsekvenser inom transportområdet	77
8.3	Konsekvenser för kommuner och statliga myndigheter	79
8.4	Konsekvenser för företag	82
8.5	Konsekvenser för enskilda	85
8.6	Övriga konsekvenser	86
9	Författningskommentar	87
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg	87
9.2	Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)	87
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	87
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott	88
9.5	Förslaget till lag om ändring i containerlagen (1980:152)	89
9.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	89
9.7	Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	89
9.8	Förslagen till lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg	90
9.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg	90
9.10	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	90
9.11	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	91
9.12	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning	91

9.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor	92	Prop. 2010/11:30
9.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	92	
9.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	93	
9.16	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	93	
9.17	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	93	
9.18	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare	94	
9.19	Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	94	
9.20	Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	95	
9.21	Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	95	
9.22	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar	95	
9.23	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem.....	96	
9.24	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	96	
9.25	Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.....	96	
9.26	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar	97	
Bilaga 1	Förteckning över berörda lagar i avgiftshänseende.....	98	
Bilaga 2	Sammanfattning av huvudbetänkande SOU 2008:44 (endast nu aktuella avsnitt)	102	
Bilaga 3	Sammanfattning av rapporten Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet.....	106	
Bilaga 4	Huvudbetänkandets lagförslag (endast nu aktuella).....	111	
Bilaga 5	Finansieringsrapportens lagförslag (endast nu aktuella)....	113	
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser avseende huvudbetänkandet	137	
Bilaga 7	Förteckning över remissinstanser avseende Finansieringsrapporten.....	139	
Bilaga 8	Lagrådsremissens lagförslag (de nu aktuella)	140	
Bilaga 9	Lagrådets yttrande.....	185	

Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 14 oktober 2010.	191
Rättsdatablad	192

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
2. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
3. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
4. lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott,
5. lag om ändring i containerlagen (1980:152),
6. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
7. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
8. lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg,
9. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
10. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
11. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
12. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
13. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
14. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
15. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
16. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
17. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
18. lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare,
19. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
20. lag om ändring i lagen (2004:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget,
21. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel,
22. lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar,
23. lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem,
24. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
25. lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
26. lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrivs att 1 a § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

För inskrivning enligt denna lag *skall* ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det *skall* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen meddelar föreskrifter om inskrivningsregistrets innehåll, närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter för bevis om inskrivningsåtgärd.

1 a §¹

För inskrivning enligt denna lag *ska* ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det *ska* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer* får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och om expeditionsavgifter för bevis om inskrivningsåtgärd.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2004:82.

Häri genom föreskrivs att 59 § sjömanslagen (1973:282) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte *skall* gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande *skall* begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som upptar frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med denna lag och som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, *skall* den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

Föreslagen lydelse

59 §¹

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte *ska* gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande *ska* begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en sådan ansökan.*

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, *ska* den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

¹ Senaste lydelse 1989:992.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter om

1. *avgifter* för trafikövervakningstjänster,
2. *avgifter* för *granskning eller kontroll* enligt bestämmelser som avses i första stycket 13,
3. avgifter för farledsverksamheten,
4. avgifter för skeppsmätning,
5. *avgifter för tillstånd* enligt första stycket 5, och
6. sanktionsavgifter enligt bestämmelser som avses i första stycket 14.

Regeringen får meddela föreskrifter om *avgifter*

1. för trafikövervakningstjänster,
2. för *tillsyn* enligt bestämmelser som avses i första stycket 6 när det gäller *säkerhetsanordningar för sjötrafiken samt 13 och 14, och*
3. för *ärendehandläggning enligt bestämmelser som avses i första stycket 5, 6, 8, 13 och 14.*

Regeringen får också meddela föreskrifter om

1. avgifter för farledsverksamheten,

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 2009:1351.

2. avgifter för skeppsmätning, Prop. 2010/11:30
och
3. sanktionsavgifter enligt
bestämmelser som avses i första
stycket 14.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som har beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott av pengar eller byggnadsämnen får låta registrera ett därom upprättat skriftligt avtal hos Transportstyrelsen. *Därefter har han* förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979) i byggnadsämnena och vad som för *hans* räkning tillverkats med förskottet.

Regeringen meddelar föreskrifter om registrering enligt denna lag.

Regeringen får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag.

Vid överklagande av beslut enligt denna lag tillämpas bestämmelserna i 14 och 14 a §§ lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Föreslagen lydelse

Den som har beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott av pengar eller byggnadsämnen får låta registrera ett därom upprättat skriftligt avtal hos Transportstyrelsen *och får därmed* förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979) i byggnadsämnena och vad som för *beställarens* räkning tillverkats med förskottet.

Regeringen meddelar föreskrifter om registrering enligt denna lag.

Regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer* får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2008:1312.

Härigenom föreskrivs att det i containerlagen (1980:152) ska införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 8 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen *utser meddelar* föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn *av fartyg och för* provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen *bestämmer får meddela* föreskrifter om avgifter till staten för

1. tillsyn,
2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg, *och*
3. *ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att det i mönstringslagen (1983:929) ska införas en ny paragraf, 31 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

31 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

En utlänning *skall* ha tillstånd för att ha anställning som avser befattning på svenskt fartyg i utrikes trafik (anställningstillstånd) om inte utlänningen har permanent uppehållstillstånd i Sverige eller är medborgare i Danmark, Finland, Island eller Norge.

Kravet på anställningstillstånd gäller inte för annan utlänning som är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Kravet på anställningstillstånd omfattar inte heller annan utlänning än som avses i första och andra styckena, om fartyget huvudsakligen används i sådan fjärrfart som avses i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

Regeringen får föreskriva andra undantag från kravet på anställningstillstånd.

1 §¹

En utlänning *ska* ha tillstånd för att ha anställning som avser befattning på svenskt fartyg i utrikes trafik (anställningstillstånd) om inte utlänningen har permanent uppehållstillstånd i Sverige eller är medborgare i Danmark, Finland, Island eller Norge.

Regeringen får föreskriva andra undantag från kravet på anställningstillstånd. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan om undantag.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 1999:1259.

2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att 34 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen får *föreskriva* eller i enskilda fall *medge* undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen i de avseenden som anges i denna lag samt föreskrifter om avgifter för *granskning och kontroll* enligt lagens bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till tillsynsmyndigheten.

34 §¹

Regeringen får *meddela föreskrifter* eller i enskilda fall *besluta om* undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen i de avseenden som anges i denna lag samt föreskrifter om avgifter för *tillsyn och ärendehandläggning* enligt lagens bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2004:518.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 a § och 18 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 a §¹

Fartygsregistret *skall* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen meddelar föreskrifter om fartygsregistrets innehåll och närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

Fartygsregistret *ska* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer* får meddela föreskrifter om *avgifter för registrering och om expeditionsavgifter* för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

18 kap.

1 §²

På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *skall*, när fartyget hålls i drift, *föras* skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok.

På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *ska*, när fartyget hålls i drift, *en* skeppsdagbok *föras* och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, *en* maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får *i enskilda fall* medge undantag från skyldigheten att föra dagbok *och meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en ansökan om undantag*.

Särskilda bestämmelser gäller om annan dagbok på vissa fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2001:384.

² Senaste lydelse 2008:1311.

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

1 §¹

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

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

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

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen, *och*

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

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

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

5. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2009:1352.

2.12 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om
biluthyrning

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1998:492) om biluthyrning ska införas en ny paragraf, 26 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

26 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om trafikskolor, kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare samt om utbildningen vid trafikskolor.

10 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. trafikskolor,
2. kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare, och
3. utbildningen vid trafikskolor.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att 38 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

38 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver vad som anges i 37 §, meddela föreskrifter i fråga om

1. andra förpliktelser beträffande registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen, dock att föreskrifterna inte får avse skatt,

2. rätten att bruka fordon som hör hemma i något annat land, och

3. avgifter för registrering enligt denna lag.

3. avgifter för registrering, andra förpliktelser i fråga om registrering och saluvagnslicens samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2.15 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om
vägtrafikdefinitioner

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag.

4 §
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får
1. meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag från denna lag, och
2. meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan om undantag i enskilda fall enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 och 6 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. fartygs bemanning,
2. syn- och hörselkraven enligt 2 kap. 5 § samt hälsundersökning och läkarintyg som avser dessa krav,
3. att säkerhetsbesättning ska fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,
4. anteckning av beslut enligt 3 kap. 14 § och underrättelser om sådana beslut,
5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhets-synpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §,

6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för *utfärdande* av behörighetsbevis och *för andra beslut* som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg, samt

6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för *prövning av* ansökan om behörighetsbevis och annan *ärendehandläggning* som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg, samt

7. undantag från kravet i 3 kap. 16 § att fartygets redare eller ägare ska anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i särskilda fall fastställa säkerhetsbesättning eller meddela bemanningsföreskrifter för andra fartyg än de som avses i 3 kap. 10 § första stycket.

Lydelse enligt prop. 2009/10:231

Föreslagen lydelse

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,
2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll²,
3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som ska ges in

¹ Senaste lydelse 2010:342.

² EUT L 131, 28.5.2009, s. 57 (Celex 32009L0016).

4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg *och av* rederiers och fartygs säkerhetsorganisation *samt för* provning och granskning av material och utrustning *och för* granskning av ritningar till fartyg,

4. avgifter till staten för
a) tillsyn av fartyg,
b) *tillsyn av* rederiers och fartygs säkerhetsorganisation,
c) *tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,*
d) provning och granskning av material och utrustning *till fartyg, samt*
e) granskning av ritningar till fartyg,

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att det i järnvägslagen (2004:519) ska införas en ny paragraf, 8 kap. 11 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

11 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, Kommissionens förordning (EG) nr 62/2006 av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2.18 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (2004:1167) om vägtransportledare ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. utbildning och avgifter för utbildningen,
2. avgifter för *ansökan om* förordnande, 2. avgifter för *ärendehandläggning,*
3. vägtransportledarens klädsel och utrustning, samt
4. utmärkning av fordon som används av vägtransportledare för eskort.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete¹

dels att i 8, 21, 26 och 30 §§ ordet ”Arbetsmiljöverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form,

dels att 6, 22–24 och 32 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 33 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Med övertid avses arbetstid som överstiger ordinarie arbetstid enligt 5 §. Om annan ordinarie arbetstid gäller på grund av kollektivavtal som avses i 2 § första stycket, eller på grund av medgivande om undantag av *Arbetsmiljöverket* enligt 21 §, skall med övertid i stället avses arbetstid som vid heltidsarbete överstiger ordinarie arbetstid enligt avtalet eller medgivandet.

Vid beräkning av övertid skall ledighet som förläggs till arbetstagarens ordinarie arbetstid likställas med fullgjord ordinarie arbetstid.

Med övertid avses arbetstid som överstiger ordinarie arbetstid enligt 5 §. Om annan ordinarie arbetstid gäller på grund av kollektivavtal som avses i 2 § första stycket, eller på grund av medgivande om undantag av *Transportstyrelsen* enligt 21 §, ska med övertid i stället avses arbetstid som vid heltidsarbete överstiger ordinarie arbetstid enligt avtalet eller medgivandet.

Vid beräkning av övertid ska ledighet som förläggs till arbetstagarens ordinarie arbetstid likställas med fullgjord ordinarie arbetstid.

22 §

Arbetsmiljöverket skall se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att kunna utöva tillsynen har *Arbetsmiljöverket* rätt att få tillträde till arbetsställena.

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att kunna utöva tillsynen har *Transportstyrelsen* rätt att få tillträde till arbetsställena.

¹ Senaste lydelse av 30 § 2008:299.

23 §

Polismyndigheten *skall* lämna den hjälp som behövs för att *Arbetsmiljöverket* *skall* kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om

Polismyndigheten *ska* lämna den hjälp som behövs för att *Transportstyrelsen* *ska* kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

24 §

Arbetsmiljöverket får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag *skall* kunna följas. I beslut om föreläggande eller förbud får *Arbetsmiljöverket* sätta ut vite.

Transportstyrelsen får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag *ska* följas. *Förelägganden och* förbud får förenas med vite.

32 §

Arbetsmiljöverket får förordna att dess beslut *skall* gälla omedelbart.

Transportstyrelsen får förordna att dess beslut *ska* gälla omedelbart.

33 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2005:426) om arbetstid m.m.
för flygpersonal inom civilflyget

dels att 6–8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 13 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Arbetsmiljöverket skall se till att denna lag följs och har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att utöva tillsynen har Arbetsmiljöverket rätt att komma in på arbetsställena. Polisen skall därvid lämna den handräckning som behövs.

6 §

Transportstyrelsen ska se till att denna lag följs och har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att utöva tillsynen har Transportstyrelsen rätt att komma in på arbetsställena. Polisen ska därvid lämna den handräckning som behövs.

Arbetsmiljöverket får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag skall följas. I beslut om föreläggande eller förbud kan Arbetsmiljöverket sätta ut viten.

7 §

Transportstyrelsen får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag ska följas. Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Arbetsmiljöverket kan förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

8 §¹

Transportstyrelsens beslut enligt 7 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsen får förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

¹ Senaste lydelse 2008:300.

13 §

*Regeringen eller den myndighet
som regeringen bestämmer får
meddela föreskrifter om avgifter
för tillsyn enligt denna lag.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Transportstyrelsen vara den enskildes motpart.

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

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ska införas en ny paragraf, 9 §, samt närmast före 9 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Avgifter

9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och för prövning av ansökan om dispens enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att 16 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §

Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om

1. säkerhetskraven på tunnlar,
2. tunnelhållarens, säkerhetssamordnarens och kontrollenhetens verksamhet och uppgifter,
3. upprättandet av och innehållet i säkerhetsdokumentationen,
4. förfarandet vid sådana förändringar av tunnlar som inte omfattas av 10 §,
5. regelbundna kontroller och övningar,
6. riskanalyser, *och*
7. rapportering av olyckor och allvarliga olyckstillbud.

6. riskanalyser,
7. rapportering av olyckor och allvarliga olyckstillbud, *och*
8. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om förfarandet i ärenden om undantag från säkerhetskraven, motiverade av att ny teknik används eller av tvingande skäl.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2.23 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 § *och om avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2.24 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska införas en ny paragraf, 13 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2.25 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska införas en ny paragraf, 32 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

32 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2.26 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Prop. 2010/11:30

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning enligt denna lag, *om utbildningens innehåll, om kompetenskrav för utbildare, om anordnande av kunskapsprov samt om tillsyn.*

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. tillstånd och villkor för att bedriva utbildning enligt denna lag,
2. utbildningens innehåll,
3. kompetenskrav för utbildare,
4. anordnande av kunskapsprov,
5. tillsyn, och
6. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på tillstånd enligt 2 § och tillsyn enligt 6 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Bakgrund

Den 1 januari 2009 bildades en ny trafikslagsövergripande myndighet, Transportstyrelsen, varvid verksamhet från flera befintliga myndigheter överfördes till den nya. Transportstyrelsens kärnverksamhet utgörs av regelgivning, tillståndprövning, tillsyn och registerhantering inom de fyra trafikslagen, se närmare prop. 2008/09:31 *Transportstyrelsen och dess verksamhet*.

I ett av de betänkanden som föregick inrättandet av den nya myndigheten, *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m.* (SOU 2008:44), presenterade Transportstyrelseutredningen även ett översiktligt förslag om att införa nya finansieringsprinciper och nya avgifter inom Transportstyrelsens område. Frågorna utvecklades i utredningens rapport *Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet* av den 13 oktober 2008. Där lämnades tre alternativa finansieringsförslag, varav ett förordades. Vidare lämnades förslag på redovisningsprincip och författningsförslag. Sammanfattningar av betänkandet och rapporten finns i *bilagorna 2* respektive *3*; de lagförslag som däri lämnats i *bilagorna 4 och 5*. Såväl betänkandet som rapporten har remissbehandlats varefter remissyttrandena sammanställts och finns tillgängliga i Näringsdepartementet (N2008/3588/TR). Förteckningar över remisstanserna finns i *bilagorna 6 och 7*.

Härutöver har Transportstyrelsen under 2010 redovisat ett uppdrag avseende avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet. Redovisningen har remitterats och en remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (N2010/4895/TE).

Lagrådet

Genom en lagrådsremiss beslutad den 28 maj 2009 inhämtades Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 8*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 9*. Regeringen har beaktat Lagrådets synpunkter, vilka medfört justeringar i vissa lagförslag och tillhörande texter i författningskommentären, se avsnitt 9.3 och 9.11. Dessutom finns kommentarer i den allmänna motiveringen, se avsnitt 5.2.2 och 5.5.1. I förhållande till lagrådsremissen har även vissa språkliga och redaktionella ändringar gjorts.

Handläggning efter Lagrådets yttrande

I tiden efter inhämtandet av Lagrådets yttrande lämnade regeringen vissa av författningsförslagen till riksdagen, se prop. 2009/10:20 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet*. De förslag som hänförde sig till avsnittet om finansieringen av Transportstyrelsen bedömdes dock inte som lämpliga att låta träda i kraft vid den planerade tidpunkten den 1 januari 2010. Detsamma gällde förslag om att överföra verksamhet från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen, vilka anknöt till finansieringsfrågan. Regeringen uttalade i propositionen att dessa

förslag, liksom Lagrådets yttrande i dessa delar, kommer att omhändertas i en senare proposition med ikraftträdande den 1 januari 2011, (a.prop. s. 40). Det är dessa förslag som nu är föremål för regeringens proposition.

Utöver de kvarvarande lagförslagen från lagrådsremissen ingår tre förslag i denna proposition som inte varit föremål för Lagrådets granskning. Vid en genomgång av det omfattande antal författningar som hör till Transportstyrelsens område kunde konstateras att ytterligare två lagar behöver ändras för att möjliggöra en enhetlig reglering avseende myndighetens avgiftsuttag. Det gäller lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg och lagen (2004:1167) om vägtransportledare. Mot bakgrund av att de här två förslagen följer de som tidigare underkastats Lagrådets granskning, har regeringen bedömt att förslagen är av sådan beskaffenhet att Lagrådet inte behöver höras. Förslagen har däremot varit föremål för remittering och remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (N2010/4895/TE). Förslagen finns i avsnitt 2.8 och 2.18 i denna proposition.

I järnvägslagen (2004:519) har vidare gjorts ett tillägg som inte heller bedömts behöva bli föremål för Lagrådets hörande, se avsnitt 2.17. Bestämmelsen har utformats efter förebild i 11 kap. 4 § luftfartslagen (2010:500) men här getts en snävare tillämpning. Mot denna bakgrund och med hänsyn till bestämmelsens i sig enkla utformning har Lagrådets hörande bedömts sakna betydelse. Förslaget har dock ingått i remitteringen i nämnda ärende N2010/4895/TE.

4 Transportstyrelsens verksamhet och nuvarande finansiering

4.1 Myndighetens verksamhet

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

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

Regeringen har uttalat (a. prop. s. 47 ff) att motiven för en trafikslags-övergripande myndighet är flera. För det första, oberoendet mellan det organ som utövar tillsynen och den verksamhet som tillsynen avser, detta för att garantera en effektiv och tillförlitligt genomförd tillsyn. För att uppnå detta är det nödvändigt att skilja tillsyn och normgivning från infrastrukturförvaltarna och transportansvariga. För det andra, ambitionen att samla ett tidigare splittrat tillsynsansvar inom transportsektorn till att i stället utövas av *en* myndighet. För det tredje, önskan att uppnå likformighet och likabehandling mellan trafikslagen.

4.3 Transportområdets tidigare organisering på myndighetsnivå

Transportstyrelsens verksamhet inom järnvägs, luftfarts- och sjöfartssektorerna har till större delen sitt ursprung i Statens Järnvägar (SJ), Luftfartsverket och Sjöfartsverket, dvs. i verksamheter bedrivna i affärsverksform. På vägområdet har en stor del av verksamheten bedrivits i Vägverket och tidigare i dåvarande Trafiksäkerhetsverket, vars verksamhet införlivades i Vägverket 1993.

Gemensamt för de berörda verksamheterna är att de har varit mer eller mindre integrerade i annan verksamhet i de tidigare organisationsformerna. Mest integrerad var verksamheten inom SJ som omfattade allt från statens infrastrukturåtagande till trafik och verkstäder inom järnvägen. När SJ år 1988 delades i ett infrastrukturverk, Banverket, och en trafikrörelse, även fortsättningsvis benämnd SJ, gavs regleringsarbete samt tillståndsverksamhet och tillsyn samtidigt en självständig status i Järnvägsinspektionen som var administrativt inordnad i Banverket. Utvecklingen av EG:s regelverk innebar senare att det var nödvändigt att omorganisera Järnvägsinspektionen till en självständig myndighet. Detta skedde när Järnvägsstyrelsen inrättades den 1 juli 2004.

Luftfartsinspektionens ställning inom Luftfartsverket utvecklades på motsvarande sätt och ombildades till den självständiga myndigheten Luftfartsstyrelsen den 1 januari 2005 med funktioner som i stort motsvarande Järnvägsstyrelsens.

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

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

Den verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet som Transportstyrelsen numera utövar fanns tidigare inom länsstyrelsernas verksamhetsområde. Den 1 januari 2010 flyttades denna verksamhet

4.4 Nuvarande finansiering av Transportstyrelsens verksamhet

4.4.1 Allmänt

I och med inrättandet av Transportstyrelsen är regelgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamheterna inom de fyra trafikslagen organiserade på ett enhetligt sätt. Dock skiljer sig finansieringsprinciperna mellan trafikslagen då de tidigare formerna för finansiering alltså tillämpas inom respektive trafikslag. De finansieringsprinciper som hittills tillämpats inom Transportstyrelsens olika verksamhetsdelar sedan inrättandet 2009 är ytterst präglade av den organisatoriska koppling respektive verksamhetsgren tidigare hade till statens infrastrukturförvaltning inom respektive trafikslag.

4.4.2 Vägområdet

Transportstyrelsens verksamhet inom vägområdet som avser tillstånd och tillsyn finansieras med avgifter om de avser prestationer som tydligt riktar sig mot enskilda individer eller företag eller andra definierade avsnitt. Även registerhållningen finansieras med avgifter. Däremot finansieras all regelgivning, verksamhet som innebär prövning av beslut och s.k. kollektiva prestationer inom tillsynsverksamheten med anslag. Även stödjande verksamhet som omvärldsanalys m.m. anslagsfinansieras.

De uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet som Transportstyrelsen utför sedan den 1 januari 2010 är finansierade på samma sätt som de var hos länsstyrelserna före övertagandet. Det innebär att såvitt avser prövningar av tillstånd och dispenser, t.ex. körkortstillstånd, tas avgifter ut, medan övriga verksamhetsdelar, t.ex. tillsyn och körkortsingripanden, anslagsfinansieras.

4.4.3 Sjöfartsområdet

Sjöfartsavdelningen inom Transportstyrelsen, tidigare Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket, finansieras via Sjöfartsverkets farledsavgifter som betalas per ton lastat och lossat gods samt genom direktdebiterade avgifter. Sjöfartsavdelningen finansieras dessutom till en mindre del med anslag. Bland annat disponerar Transportstyrelsen ett särskilt anslag på statsbudgeten som används till att finansiera sjöfartsregistret.

4.4.4 Luftfartsområdet

När Luftfartsstyrelsen bildades den 1 januari 2005 kom reglerings- och tillsynsverksamheten att drivas vidare med samma finansiella förut-

sättningar som tidigare gällde inom Luftfartsverket. I Transportstyrelsens luftfartsavdelning är det således endast tillstånds- och tillsynsverksamhet som är tydligt definierad i förhållande till individ eller företag som debiteras som direkta avgifter. Luftfartsavdelningens övriga verksamhet finansieras i huvudsak via en s.k. myndighetsavgift som betalas av de personbefordrande flygföretagen och som beräknas per passagerare. I denna verksamhet ingår tillsyn av utländska luftfartyg, medlemsavgift till ICAO, information m.m.

4.4.5 Järnvägsområdet

Inom järnvägsområdet är all föreskriftsverksamhet, tillståndsgivning och tillsyn anslagsfinansierad. Så har det varit sedan verksamheterna 1988 flyttades från SJ till Banverket. Skälet var att inom järnvägssektorn skapa liknande ansvarsförhållanden som inom vägsektorn vad avser kostnadsansvar för de trafikföretag som utnyttjar infrastrukturen och som berörs av statens reglering och tillsyn. I det här sammanhanget kan det nämnas att kostnader motsvarande viss tillsyn, vissa tillstånd och godkännanden som är avgiftsbelagda inom vägsektorn, inom järnvägen belastar trafikutövare m.fl. på så sätt att dessa utfört viss föreskriftsverksamhet och kontroll internt inom företagen.

Att avgifter inte tas ut av trafikföretagen kan därmed förklaras med de transportpolitiska ställningstaganden som gjorts beträffande avgiftsbeläggning av järnvägsföretag i förhållande till andra trafikslag.

4.4.6 Särskilt om finansiering av verksamheten inom sjöfarts- och luftfartsområdena

Såväl Luftfartsstyrelsens som Sjöfartsinspektionens avgiftssystem kan sägas ha varit färgade av att verksamheten bedrivits i samma organisation som infrastrukturhållning och att debiteringen av regelgivning och allmän tillsyn som inte riktas mot enskilda företag m.fl. har skett på samma grund som andra fasta eller gemensamma kostnader i systemet. Uppdelningen i direkta avgifter och myndighetsavgifter kan möjligen ses som uttryck för att det endast är de förstnämnda som uppfyller allmänna kriterier för att svara mot en väldefinierad prestation som riktar sig entydigt mot en individ eller ett företag. Både luftfartens myndighetsavgift och farledsavgiften kan karakteriseras som en post för finansiering av den verksamhet som har ansetts vara olämplig att knyta till debiteringen av en bestämd prestation.

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

5 Nya former för finansiering av Transportstyrelsen

5.1 Inledning

5.1.1 Allmänt

I syfte att åstadkomma en enhetlig finansiering av Transportstyrelsens verksamhet inom samtliga trafikslag i form av avgiftsuttag för viss verksamhet och anslagsfinansiering för viss annan verksamhet måste nuvarande ordning ändras. I detta kapitel diskuteras dels motiven för och behovet av en ändring, liksom de offentlighetsrättsliga krav som måste uppfyllas, dels de författningsmässiga ändringar som blir en följd härav. I förstnämnda diskussion tangeras bl.a. frågeställningarna om vilka individer eller kollektiv som bör finansiera myndighetens olika verksamheter; i sistnämnda fall handlar det om att ge riksdagen möjlighet att delegera föreskriftsrätten avseende avgifterna till regeringen och eventuellt indirekt till myndigheten. De lagförslag som diskussionen mynnar ut i avser således huvudsakligen bemyndiganden att meddela föreskrifter om avgifter för vissa verksamheter.

5.1.2 Begreppet tillsyn

Med den ”tillsyn” som denna proposition behandlar, såväl generellt som i författningstext, avses den definition som Tillsynsutredningen föreslagit i sitt betänkande (SOU 2004:100) och som följts upp i regeringens skrivelse 2009/10:79 *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn*. Häri anges att begreppen tillsyn främst bör användas för verksamhet som avser självständig granskning för att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller krav som följer av lagar och andra bindande föreskrifter och vid behov kan leda till beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse av den objektansvarige.

Tillsynsförfarandet är i de flesta fall knutet till granskningen *efter* det att tillstånd (eller motsvarande) beviljats eller – om tillstånd inte krävs – av annan särskilt angiven verksamhet (tillsyn över att viss lagstiftning följs). Undantag finns inom t.ex. sjöfarten där viss tillsyn enligt fartygs-säkerhetslagen (2003:364) sker innan ett certifikat utfärdas. Det kan också vara så att det inom ramen för tillsynsförfaranden förekommer ansökningar om t.ex. dispens från tillämpliga bestämmelser, jfr avsnitt 5.1.3 om begreppet ärendehandläggning.

Inom ett flertal verksamhetsområden synes ambitionen vara att byta ut periodisk eller på annat sätt reglerad tillsyn mot riskbaserad sådan. Ett exempel gäller fordonskontrollen där den periodiskt fastställda kontrollen har gjorts mer riskbaserad så att nyare fordon inte behöver genomgå kontrollbesiktningar lika ofta som äldre fordon. Fenomenet återfinns emellertid inte bara inom transportområdet utan är även inom t.ex. foder- och djurskyddskontrollen det förhärskande, jfr prop. 2005/06:128.

I denna proposition används begreppet "ärendehandläggning" som ett samlingsbegrepp för viss verksamhet som utövas inom Transportstyrelsen. Det handlar om prövningar av t.ex. godkännanden, behörighetsbevis, licenser, certifikat, dispenser eller andra särskilda rättigheter som meddelas företag och individer inom transportsektorerna. Ärendena kan initieras av såväl sökanden genom anmälan som av myndigheten själv.

I den lagrådsremiss som föregick denna proposition användes i stället "tillstånd" som gemensamt namn. Eftersom den författningstext som varit föremål för Lagrådets granskning dock i stället innehöll begreppet "ärendehandläggning", föredrar regeringen att i denna proposition genomgående använda det begreppet. Därigenom undviks dessutom den felaktiga uppfattningen att verksamheten i fråga endast avser tillståndsprövning.

5.2 Allmänna förutsättningar för avgiftsuttag

5.2.1 Allmänt om skatter och avgifter

Regeringsformen (RF) innehåller ingen definition av begreppen skatt och avgift. I förarbetena till regeringsformen uttalas dock att skillnaden mellan skatt och avgift är att en skatt kan karakteriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan det med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna. Dock framhålls att gränsen mellan begreppen skatt och avgift är flytande (prop. 1973:90 s. 213).

Även om terminologin inte är enhetlig sorteras vanligen avgifter i offentligrättsliga respektive icke-offentligrättsliga. Offentligrättsliga avgifter kan sägas ha karaktären av tvingande eller belastande avgifter och avser prestationer som en myndighet vanligtvis utför med ensamrätt inom landet. Den som vill utnyttja prestationen är tvingad att betala avgiften.

De icke-offentligrättsliga avgifterna benämns ofta frivilliga avgifter eller avgifter i uppdragsverksamhet. Frivilliga, icke-offentligrättsliga, avgifter tas ut i samband med försäljning av varor och tjänster för vilka en myndighet inte har ett lagligt monopol (s.k. uppdragsverksamhet). I det följande resonemanget är det s.k. belastande avgifter som är av intresse.

Den praktiska betydelsen av gränsdragningen mellan skatt och belastande avgift aktualiseras i de situationer då riksdagen överväger att delegera beslutskompetensen till regeringen (eller en kommun). Enligt RF 8 kap. 3 och 7 §§ får sådan delegering ske i fråga om avgifter men inte skatt. Valet av benämning på en pålaga saknar betydelse för den statsrättsliga definitionen.

De i förarbetena till RF omtalade motprestationerna som villkor för avgiftsdefinition och därtill hörande befogenheter medför utan tvekan att individuella tillsyns- och kontrollavgifter liksom avgifter för provtagning eller inspektion är pålagor som utgör ersättning för åtgärder som riktar sig direkt mot den betalande och därför är att betrakta som avgifter i statsrättslig mening. Likaså har pålagor som tas ut för kostnader för handläggningen av en ansökan eller anmälan bedömts vara avgifter.

Otydligare blir det när motprestationen inte är individuellt bestämd utan i stället utgörs av en s.k. kollektiv motprestation. I den mån enskilda ska förpliktas att erlagga en avgift för vilken någon direkt motprestation från det allmänna inte utgår – om man härvid förutsätter att pålagan inte i själva verket utgör en skatt – har man otvivelaktigt att göra med ett åliggande som i princip bör kräva riksdagsbeslut. En penningpåлага anses alltså i vissa fall ha karaktär av avgift och inte skatt även om någon preciserad motprestation inte utgår.

Gränsdragningen mellan skatt och avgift har varit föremål för överväganden i ett flertal sammanhang när det gällt avgift för tillsyn över en grupp företag eller en viss verksamhet. Två skäl till att dessa typer av avgifter ifrågasätts är dels motprestationens karaktär, dels det svaga sambandet mellan avgiftens storlek och samhällets motprestation i form av kostnader som riktas mot tillsynsobjektet. Vid tillsynsverksamhet finns inte alltid ett direkt samband mellan avgiften och den prestation som staten svarar för. Däremot finns ett samband mellan den statliga verksamheten och den grupp företag som genom avgifter finansierar verksamheten. Kollektivet svarar för sambandet, inte de enskilda företagen. När verksamheten riktar sig till ett litet antal lätt identifierbara tillsynsobjekt finns ett klart samband mellan avgift och prestation. Vid stigande antal tillsynsobjekt blir sambandet svagare.

Lagrådet har i ett lagstiftningssammanhang, propositionen Lag om foder (prop. 1984/85:149 s. 59) uttalat att den statsrättsliga karaktären av ersättningar som schablonmässigt tas ut av en branch eller annat kollektiv för att täcka en myndighetskontroll (tillsyn) över kollektivet tidigare varit föremål för riksdagens bedömning. Därvid har riksdagen intagit den ståndpunkten att sådana ersättningar är att betrakta som avgifter i regeringsformens mening och inte som skatter, jfr prop 1978/79:170 s. 131 f. och 148. Riksdagen kan följaktligen delegera frågor om sådana ersättningar till regeringen enligt 8 kap. 7 § RF.

I prop. 1994/95:231 med förslag om allmän fiskevårdsavgift framhölls att avgiftsmedlens användning skulle komma de fiskande till del i form av åtgärder som på olika sätt befrämjar fiskevården och som därmed skapar goda fiskemöjligheter för den enskilde. Lagrådet konstaterade att avgiften i fråga inte kunde hänföras till en sådan typ av avgift för vilken det lämnas en direkt motprestation till den enskilde avgiftsbetalande, men att det emellertid stod klart att avgiftsbegreppet kan inbegripa fall där vederlaget utgörs av en s.k. kollektiv motprestation. Pålagan kunde därför rättsligt betraktas som en avgift.

I prop. 1997/98:45 del 2 s. 288 framhålls att en viss schablonisering är nödvändig vid utformningen av avgiftssystemet. Avgifterna måste dock stå i rimlig proportion till de kostnader som den avgiftsbetalande

åsamar myndigheterna. Detta innebär att avgifter ibland kan komma att tas ut som går utöver vad som motsvaras av en direkt motprestation.

I prop. 2005/06:128 lämnade regeringen omfattande förslag om avgiftskonstruktionen inom bl.a. livsmedelskontrollen. Förslagen avsåg därvid exempelvis bemyndigande att föreskriva om avgiftsskyldighet för verksamhetsutövare avseende kontroller och i ärenden enligt lagen. Det uttalades därvid att en grundläggande utgångspunkt i ett nytt avgiftssystem är att avgiftens storlek ska svara mot den kostnad som den offentliga kontrollen över företaget medför. Lagrådet hade inga synpunkter i denna del.

Tillsynsutredningen har i sitt betänkande (SOU 2004:100) pekat på att när det gäller de avgifter som tas ut av ett visst avgiftskollektiv bör avgifterna såväl till sin omfattning som över tiden motsvaras av den berörda tillsynsmyndighetens verksamhet. Avgifterna bör uppvisa ett kostnadssamband med den verksamhet som samhället tillhandahåller de betalande.

I regeringens skrivelse 2009/10:79 s. 22 anges följande. Kravet på en tydlig motprestation innebär inte nödvändigtvis att tillsynsbesök på plats behöver ske. Tillsynsorganets riskprioritering kan göra det möjligt att för vissa tillsynsobjekt eller under vissa år ersätta besök med andra tillsynsåtgärder. Inom vissa områden sker tillsyn t.ex. genom systemtillsyn, då de objektsansvariga redovisar sina program för egenkontroll. Detta bör fortfarande kunna betraktas som en tillsynsåtgärd, då kontrollen medför en viss kostnad för tillsynsorganet. Den motprestation som blir tydlig för den objektsansvarige kan t.ex. vara ett svar att kraven på egenkontroll har uppfyllts.

Lagrådet har i sitt yttrande inför förevarande proposition anfört att det enligt dess mening är tillåtet att delegera rätten att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, om avgifterna tas ut för konkreta tillsynsåtgärder och att detsamma torde gälla om t.ex. en årlig tillsynsavgift tas ut av de enskilda medlemmarna i ett kollektiv som omfattas av tillsynen, under förutsättning dels att någon tillsynsåtgärd vidtas beträffande var och en av medlemmarna under det år som avgiften avser, dels att avgifterna sammantaget inte överstiger de sammanlagda kostnaderna för den tillsyn som utövas.

5.2.3 Avgifter för direkta motprestationer

När det gäller pålagor i form av avgifter för direkta motprestationer föreligger inga rättsliga eller andra hinder för avgiftsuttag. En direkt motprestation utgörs t.ex. av prövningen av en ansökan om tillstånd, certifikat eller undantag från visst krav – s.k. ärendehandläggning i denna proposition, se avsnitt 5.1.3. Även andra särskilda rättigheter som kan meddelas den sökande utgör en klar motprestation för vilken avgift får tas ut. Detsamma gäller pålagor i form av individuella tillsynsavgifter liksom avgifter för registerhållning. Samtliga sådana är således att betrakta som avgifter i statsrättslig mening. Bemyndiganden avseende sådana avgifter är således klart förenliga med RF:s bestämmelser.

5.3.1 Behovet av ett reviderat finansieringssystem

Regeringens bedömning: Transportstyrelsens verksamhet bör i huvudsak finansieras på ett enhetligt sätt. Nuvarande system för finansiering bör därför revideras så att fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via skattekollektivet i möjligaste mån sker enligt samma principer inom de fyra trafikslagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens. Utredningen presenterar tre olika alternativ beträffande fördelning mellan finansiering via avgifter och via skattekollektivet. Gemensamt för de tre alternativen är att fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via skattekollektivet sker enligt samma principer inom de fyra trafikslagen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser stödjer utredningens förslag indirekt genom att förespråka något av utredningens tre alternativ till finansiering. Därutöver anser *Sveriges Redareförening* att det är en förutsättning att samma finansieringsalternativ ska gälla för alla trafikslagen. Även *Sveriges Hamnar* är av uppfattningen att samma alternativ ska gälla för samtliga trafikslag. *Sveriges försäkringsförbund* är av uppfattningen att varje verksamhetsgren eller trafikslag bör vara självfinansierat och att det inte bör vara tillåtet med intern subventionering som kan riskera att begränsa konkurrensen mellan trafikslagen. *Luftfartsverket* delar helt utredningens uppfattning att det inte finns hållbara skäl för tillämpning av skilda finansieringsprinciper för de olika trafikslagen. *Statskontoret* menar att utredningens analys och de förutsättningar som gällt för denna, redovisats väl knapphändigt. Statskontoret ifrågasätter också varför bara de tre finansieringsprinciper som analyserats är de enda som är tänkbara att överväga. Vidare anför att det inte är givet att en och samma finansieringsprincip måste gälla för samtliga trafikgrenar inom Transportstyrelsen. *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* ifrågasätter utredningens utgångspunkt att samma finansieringsform ska gälla för samtliga trafikslagsgrenar oavsett vilken finansieringsform som väljs.

Skälen för regeringens bedömning: Liksom utredningen anser regeringen att Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag. Ett argument som skulle kunna tala emot en fullständigt enhetlig tillämpning av finansieringsprinciperna är att förutsättningarna inom vägområdet skiljer ut sig på så sätt att det inte domineras av nyttotrafik i samma utsträckning som de övriga tre trafikslagen. Av det följer att kretsen av berörda inom vägsektorn i ärendehandläggnings- och tillsynsverksamheten avser en långt större andel av skattekollektivet än vad som är fallet i de andra trafikslagen. Regeringens uppfattning är dock att det inte i sig utgör skäl för en särskild lösning för vägsektorn. Det viktigaste motivet bakom uppfattningen att likartade principer bör råda är att göra konkurrensförutsättningarna mer jämförbara mellan de fyra trafikslagen. En viktig utgångspunkt för regeringens politik inom transportområdet är att transporter av personer och varor ska ges likartade ekonomiska villkor oberoende av trafikslag.

Regeringens förslag: Ett antal författningar med anknytning till transportområdet ändras för att möjliggöra avgiftsuttag för vissa i författningarna angivna verksamheter.

Regeringens bedömning: Transportstyrelsens verksamhet som avser ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning bör i huvudsak finansieras med avgifter.

Transportstyrelsens övriga verksamhet i form av bl.a. regelgivning, stabsuppgifter, prövning av beslut som fattats av annan myndighet och prövning av tvist i avtalsliknande situationer bör inte finansieras med avgifter.

Den närmare regleringen avseende avgiftsuttagen bör ske på lägre författningsnivå.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår i första hand att *hela* Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras med avgifter. I andra hand föreslår utredningen att Transportstyrelsens verksamhet som avser regelgivning, prövning av beslut som fattats av annan myndighet, prövning av tvist i avtalsliknande situationer och andra särskilt angivna ändamål såsom utövande av sektorsansvar och andra stabsuppgifter inte finansieras med avgifter medan resterande verksamhet avgiftsfinansieras. Utredningen har även utrett ett tredje alternativ som innebär att endast tillståndsverksamheten (ärendehandläggning), tillsyn med tydligt definierade motprestationer som riktar sig mot ett företag eller en individ och registerhållning avgiftsfinansieras; utredningen avråder dock från detta alternativ.

Remissinstanserna: *Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen vid Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Sveriges Redareförening och Sveriges försäkringsförbund* tillstyrker utredningens förslag att hela Transportstyrelsens verksamhet finansieras med avgifter. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* framhåller att utredningens förslag innebär ett avsteg från principen att skatter och avgifter inom transportsektorn ska motsvara samhällets marginalkostnader. VTI:s bedömning är dock att en sådan avgiftssättning sannolikt får begränsade konsekvenser inom respektive trafikslag och att man med det synsättet kan acceptera avgifter som utgår från genomsnittskostnader och därmed också utredningens förslag.

Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen (RPS), Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Vägtrafikinspektionen, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) och Sveriges Hamnar förordar utredningens andra alternativ, dvs. att vissa grundläggande myndighetsfunktioner inte finansieras med avgifter men att all verksamhet som avser någon form av riktade eller kollektiva motprestationer avgiftsfinansieras. *Kustbevakningen* och *RPS* anser dock inte att sådan verksamhet som riktas mot andra myndigheter ska finansieras med avgifter.

Statens räddningsverk (SRV), Konkurrensverket, Banverket, Branschorganisationen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Transportgruppen, Sveriges Transportindustriförbund och Arlanda express

förordar utredningens tredje alternativ, dvs. att endast verksamhet med tydligt definierade motprestationer finansieras med avgifter. *Järnvägs-historiska Riksförbundet* och *Museibanornas Riksorganisation* anför att alternativ tre är det mest acceptabla, men att konsekvenserna för museerna måste utredas.

Ekonomistyrningsverket (ESV) avstyrker full avgiftsfinansiering och menar vidare att utredningens underlag inte är tillräckligt för att avgöra vilka verksamheter som är lämpliga att finansiera med avgifter. *ESV* menar att ett antal kriterier bör vara uppfyllda för att avgiftsfinansiering ska kunna komma ifråga. Till exempel måste det vara möjligt att avgränsa ett avgiftskollektiv. Även *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* väljer att inte uttryckligen ta ställning till utredningens andra och tredje alternativ, men avstyrker full avgiftsfinansiering. *SKL* avstyrker dock de författningsförslag som möjliggör avgiftsbeläggning på bl.a. tillsynsverksamhet som riktar sig mot andra skattefinansierade verksamheter såsom kommuner, landsting och regioner. Inte heller *Statskontoret* tar uttryckligen ställning till något av alternativen. *Svensk Kollektivtrafik* har tidigare ställt sig försiktigt positiva till avgiftsfinansiering, men anser det svårt att tycka något i avsaknad av konsekvensbeskrivning.

Motormännens Riksförbund anser att hela Transportstyrelsens verksamhet bör finansieras via skattekollektivet. Även *Skånska Järnvägar AB* invänder mot de tre alternativen.

Vägverket hänvisar till tidigare yttranden där verket framhållit att det kan finnas skäl att inte dra någon gräns mellan budgetfinansierad och avgiftsfinansierad verksamhet, t.ex. vid tillsynsverksamhet. *Arbetets museum m.fl. organisationer* har inga synpunkter på avgiftsfinansiering för den kommersiella transportbranschen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Finansiering av regelgivning, stabsuppgifter och prövning av vissa beslut och tvister

Utgångspunkten för de förslag regeringen lämnar här är att det är en rimlig ordning att Transportstyrelsens verksamheter så långt möjligt finansieras inom transportsektorn. En viktig bakgrund till behovet av den verksamhet Transportstyrelsen bedriver är transportsektorns utveckling mot större inslag av marknadsorientering. Regeringens bedömning är att de kostnader som det för med sig genom ökade behov av regelgivning och tillsyn inom transportsektorn snarare bör träffa marknadens aktörer än samhället i sin helhet.

Vidare är det regeringens bedömning att en avgiftsfinansiering är mer effektiv än finansiering via skattekollektivet. Detta främst mot bakgrund av att det då skapas en tydlig koppling mellan efterfrågan på Transportstyrelsens tjänster och de resurser som kan tillställas verksamheten.

Det kan också konstateras att de remissinstanser som tillstyrker utredningens huvudalternativ, dvs. fullständig avgiftsfinansiering, i första hand gör det utifrån ett ställningstagande att det är en riktig ordning att Transportstyrelsens verksamhet finansieras inom transportsektorn och inte av skattekollektivet.

Med hänvisning till den redovisning avseende gränsdragningen mellan skatt och avgift som lämnats i avsnitt 5.2 kan regeringen emellertid konstatera att i den mån Transportstyrelsens verksamhet, i förhållande till den avgift som transportsektorn skulle betala, inte är kopplad till någon motprestation från myndighetens sida, någon avgiftsskyldighet inte är möjlig. Inte heller finns någon urskiljbar grupp avsnämmande, utan snarast medborgare i gemen som skulle träffas av avgiftsuttagen. Av de skälen är det regeringens bedömning att de delar av Transportstyrelsens verksamhet som avser regelgivning, prövning av beslut som fattats av annan myndighet och prövning av tvister i avtalsliknande situationer inte bör finansieras med avgifter. Detsamma gäller andra särskilt angivna ändamål och stabsavgifter.

Regeringen gör vidare bedömningen att det inte är rimligt att belägga transportsektorns aktörer med direkta skatter utöver vad som redan gäller. Således är det regeringens bedömning att nämnda verksamheter bör finansieras via skattekollektivet i sin helhet.

Finansiering av tillsyn med kollektiva motprestationer

Som redogjorts för i avsnitt 5.2 är pålagor som utgör ersättning för vissa åtgärder i myndighetsutövning som riktar sig *direkt* mot den avgiftsskyldige att bedömas som avgifter i statsrättslig mening. Däremot är det inte helt tydligt hur pålagor för motprestationer som inte är individuellt bestämda utan i stället kollektiva ska betraktas. En penningpålaga kan under vissa omständigheter anses ha karaktär av avgift och inte skatt även om någon preciserad motprestation inte utgår. Sådana omständigheter är bl.a. att ett avgiftskollektiv tydligt kan avgränsas och definieras, att penningpålagans huvudsyfte är att finansiera en viss verksamhet samt att det ska finnas ett tydligt samband mellan pålagans storlek och kostnaderna för aktuell verksamhet.

Det kan konstateras att tillsyn som finansieras med hjälp av avgifter redan förekommer inom ett flertal områden. Så är fallet inom t.ex. miljö- och livsmedelsområdena liksom inom det nu aktuella transportområdet. I sistnämnda avseende hänvisas till redovisningen i avsnitt 5.4.

Tillsyn med kollektiva motprestationer handlar, för Transportstyrelsens del, i vissa fall om tillsyn av mer stickprovvis karaktär av individer eller företag, där dessa bestäms på erfarenhetsmässiga grunder eller på annat sätt baseras på riskanalyser. Rent faktiskt innebär det att vissa tillsynsobjekt blir föremål för tillsyn oftare än andra. Motprestationerna kan således betraktas som kollektiva, men är dock riktade mot en bestämd grupp av individer eller företag. Tillsynsverksamheten kommer dock alla till del genom att hela kollektivets verksamhet befrämjas av åtgärderna.

ESV menar i sitt remissvar att det inte går att ta ställning mellan utredningens andra och tredje alternativ, av vilket det förstnämnda innefattar avgiftsfinansiering av tillsyn med kollektiva motprestationer. Detta mot bakgrund av att verket anser att Transportstyrelsens olika verksamheter måste bedömas var för sig innan ställning kan tas till om avgiftsfinansiering är lämplig eller inte.

Det är riktigt att Transportstyrelsens breda verksamhetsområde omfattar många olika verksamheter där tillsyn kommer att bedrivas på

olika sätt. Såsom ESV påpekat bör därför en bedömning göras från fall till fall. För att åskådliggöra Transportstyrelsens verksamhetsområde härvidlag finns i *bilaga 1* en sammanställning med exempel på uppgifter som enligt förslaget ska finansieras med avgifter. I sammanställningen lämnas även exempel på avgifter som redan i dag tas ut med stöd av befintliga bemyndiganden.

Med hänvisning till nämnda sammanställning och den redogörelse av gränsdragningen mellan skatter och avgifter som lämnats i avsnitt 5.2 är det regeringens bedömning att de förutsättningar som framställs som kriterier för avgiftsuttag är uppfyllda i de förslag som lämnas. Avgiftskollektiven är tydligt avgränsade och definierade och avgiftens syfte är att finansiera tillsynsverksamheten.

När det gäller övriga kriterier är deras uppfyllelse huvudsakligen beroende på hur avgifterna faktiskt konstrueras. Avgiftens storlek ska i möjligaste mån svara mot den kostnad som den offentliga tillsynsverksamheten medför. Berört kollektiv bör vidare under viss tidsperiod och med rimligt intervall bli föremål för tillsynen och avgiften följaktligen konstrueras så den korrelerar härmed. I förslagen till bl.a. ny livsmedelslag och lag om foder och animaliska biprodukter (prop. 2005/06:128) gjordes bedömningen att avgifternas storlek borde beräknas genom en schabloniserad riskbedömning av varje kategori tillsynsobjekt, varvid företag med högre risk förutsågs vara mer tidskrävande både med avseende på antalet inspektioner och beträffande tidsåtgången. Genom en årlig avgift baserad på en schabloniserad beräkning skulle tillsynsmyndighetens kostnader för den reguljära kontrollen täckas. Det saknas anledning att anta annat än att motsvarande förfarande kan tillämpas på Transportstyrelsens tillsynsverksamhet i aktuella fall. Beroende på hur riskbedömningen eller schabloniseringen utfallit blir tillsynsobjekten föremål för tillsyn med vissa intervall. För att undvika att tillsynsobjekten drabbas av höga avgifter vid ett och samma tillfälle kan en lämplig konstruktion vara att slå ut kostnaderna för de faktiska tillsynstillfällena med därtill hörande för- och efterarbete till t.ex. en årlig avgift. Även i regeringens skrivelse 2009/10:79 uttalas att kravet på motprestation inte heller torde hindra att den faktiska kostnaden för ett tillsynstillfälle debiteras tillsynsobjektet genom flera delbetalningar (s. 22).

Mot bakgrund av det redovisade och vad *Lagrådet* uttalat i frågan finner regeringen att Transportstyrelsen har en viss frihet i utformningen av de avgifter som kan komma att följa på de förslag som lämnas i denna proposition. De närmare förutsättningarna för avgiftskonstruktionen bör regleras på lägre författningsnivå.

Finansiering av registerhållning, ärendehandläggning och tillsyn med riktade motprestationer

Såsom redovisats i avsnitt 5.2 föreligger inga rättsliga eller andra hinder för avgiftsuttag inom tillståndsverksamhet och liknande prövningar av olika ansökningar, s.k. ärendehandläggning. Med hänvisning till redovisningen i avsnitt 5.2 kan även konstateras att pålagor i form av individuella tillsynsavgifter liksom avgifter för registerhållning utan

tvekan är att betrakta som avgifter i statsrättslig mening. Transportstyrelsen utövar sådan verksamhet inom samtliga trafikslag.

Regeringens bedömning är att all nämnd verksamhet inom Transportstyrelsen ska kunna beläggas med avgifter.

Några remissinstanser – *Kustbevakningen*, *RPS* och *SKL* – har framfört uppfattningen att tillsynsverksamhet som riktas mot andra myndigheter eller kommuner inte bör finansieras med avgifter. Regeringen vill framhålla att utgångspunkten är att i huvudsak *all* tillsynsverksamhet inom transportområdet bör avgiftsfinansieras, oavsett tillsynsobjektets status. När det gäller de ytterligare avgifter, som vissa kommuner därmed kan komma att träffas av, kan konstateras dels att viss tillsyn som träffar kommunerna redan i dag är avgiftsbelagd, dels att de ytterligare ekonomiska konsekvenserna måste anses som marginella i sammanhanget, se närmare avsnitt 8.3.

Transportstyrelsen tar redan i dag ut avgifter inom delar av dessa områden med stöd av befintliga regleringar. Emellertid finns det behov av ändringar och tillägg i författningarna för att uppnå en heltäckande finansieringsmöjlighet i enlighet med föreslagna finansieringsprincip. En närmare redovisning av detta behov lämnas tillsammans med de konkreta författningsförslagen i avsnitt 5.5.

5.4 Nuvarande bemyndiganden och behov av ändringar

5.4.1 Allmänt

Såsom tidigare beskrivits är redan i dag en del av den verksamhet Transportstyrelsen tagit över finansierad med avgifter och följaktligen finns det inom transportområdet redan ett regelverk med bemyndiganden från riksdagen avseende avgifter. När det gäller *ansökningar* och *tillstånd* och dylikt tas regelmässigt avgifter ut vid prövningarna av dessa. En genomgång av befintliga bemyndiganden ger dock vid handen att det dels förefaller finnas brister i form av uttryckligt stöd för vissa avgifter, dels är vissa bemyndiganden annorlunda utformade än vissa andra trots att de avser reglera likadana situationer. Det förstnämnda har huvudsakligen historiska förklaringar, men bör, inte desto mindre, åtgärdas. Bristen på uttryckliga avgiftsbemyndiganden har nämligen föranlett förhållandevis extensiva tolkningar som numera lämpligen bör undvikas. Det sistnämnda kan, å sin sida, innebära en osäkerhet om bemyndigandenas omfattning. Dessutom finns det exempel på stöd i lag för att ta ut avgifter i vissa situationer, men där regeringen inte utnyttjat bemyndigandet.

När det gäller *tillsyn* finns i dag bestämmelser om avgifter endast i ett fåtal fall. Mot bakgrund av att regeringen i denna remiss föreslår att även tillsynen ska avgiftsfinansieras krävs således nya bemyndiganden inom en rad områden.

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

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

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

5.4.3 Översiktligt om bemyndiganden och ändringsbehov inom vägområdet

Inom vägområdet är en stor del av de ärenden som avser *ansökningar* om tillstånd, godkännanden och dispenser avgiftsbelagda. Detta gäller exempelvis körkort (körkortstillstånd, godkännande som handledare, utbyte av körkort, provverksamhet), yrkestrafik (tillstånd till yrkesmässig trafik, transporttillstånd, taxiförarlegitimation, färdskrivarkort, provverksamhet), fordon (typgodkännande och ursprungskontroll) samt trafik (tävlingar och diverse undantag). I fråga om fordon, och till viss del även inom ansökningar, finns dessutom avgifter med anknytning till *registrering* (vägtrafikregisteravgift, skyltavgifter och påställningsavgift). Inom yrkestrafikområdet finns dessutom bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för *tillsyn*; en bestämmelse som nyligen förtydligats, men som hittills inte utnyttjats (prop. 2009/10:20).

Flertalet avgifter regleras samlad i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. Därutöver finns bestämmelser om avgifter i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner och förordningen (2004:1169) om vägtransportledare.

Samtliga nu aktuella avgifter är vad som vanligtvis benämns belastande och måste därför ha stöd i bemyndigande från riksdagen. En genomgång av de bemyndiganden som finns i dag visar att det saknas uttryckligt lagstöd för körkortsavgifter, skyltavgifter, avgifter med anknytning till ärenden enligt trafikförordningen (1998:1276) och i viss mån inom yrkestrafiken. Däremot finns stöd i lag för att ta ut avgifter i vissa avseenden men där regeringen inte föreskrivit om sådana avgifter.

5.4.4 Översiktligt om bemyndiganden och ändringsbehov inom sjöfartsområdet

Inom sjöfartsområdet finns avgiftsbemyndiganden i flertalet av de lagar som reglerar aktuell verksamhet. Detta gäller fartygssäkerhetslagen (2003:364), lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg, lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar, lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, lagen (2006:1209) om hamnskydd samt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott i fråga om registrering. Vissa av dessa behöver dock förstärkas eller förtydligas. Däremot saknas bemyndigande i containerlagen (1980:152) och i mönstringslagen (1983:929). Bemyndigandet i sjölagen (1994:1009) beträffande fartygsregistret avser enbart expeditionsavgifter och även sjömanslagen (1973:282) kan behöva justeras. Även i övrigt finns svagheter i vissa bemyndiganden.

Genom bemyndiganden i förordningar har regeringen i stor utsträckning överlämnat till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Ytterligare avgiftsbemyndiganden finns i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Det gäller skeppsmätning, granskning och kontroll beträffande tillstånd att bruka svävare och tillstånd att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg. Även i dessa fall har regeringen överlämnat till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Transportstyrelsens verksamhet inom sjöfartsområdet finansieras i övrigt genom den så kallade farledsavgiften. Avgiften regleras dels genom lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, dels genom förordningen (1997:1121) om farledsavgifter. Bemyndigandet infördes i lagen efter förslag i prop. 1977/78:13 och prop. 1980/81:119.

Liksom inom vägområdet finns kontrollverksamhet där avgift inte tas ut direkt av tillsynsobjektet. Det gäller vad i Sjöfartsverkets föreskrifter benämns inspektion. Detsamma gäller s.k. hamnstatskontroll i enlighet med den s.k. Parisöverenskommelsen (Paris MOU) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll¹. I fråga om utländska fartyg tas avgift ut endast i de fall tillsynen resulterar i ett kvarhållande. Till skillnad mot vägområdet finansieras verksamheten således inte via anslag utan genom överföring av viss del av den farledsavgift som Sjöfartsverket tar ut.

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57 (Celex 32009L0016).

5.4.5 Översiktligt om bemyndiganden och ändringsbehov inom luftfartsområdet Prop. 2010/11:30

Enligt 20 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen får styrelsen ta ut avgifter för sin verksamhet inom luftfartsområdet, besluta om avgifternas storlek och disponera inkomsterna. Bakom detta bemyndigande finns riksdagens uttalande i frågan i samband med att Luftfartsstyrelsen inrättades (och vars verksamhet oförändrad överfördes till Transportstyrelsen den 1 januari 2009); se prop. 2004/05:1 och bet. 2004/05:TU1. I övrigt finns avgiftsbemyndiganden i luftfartslagen (2010:500). Regeringen har i luftfartsförordningen (2010:770) överlämnat till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifterna. Vidare finns avgiftsbemyndigande i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, dock med delegation enbart till regeringen och endast i fråga om expeditionsavgifter. Transportstyrelsens kostnader för förvaltningen av avgiftsutjämningsystemet för luftfartsskyddet täcks av avgiften för säkerhetskontroll samt lagen (2004:1100) och förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd.

5.4.6 Bemyndiganden och ändringsbehov inom järnvägsområdet

Transportstyrelsens verksamhet inom järnvägsområdet är för närvarande helt anslagsfinansierad. Järnvägslagen (2004:519) innehåller inga bestämmelser om avgifter för tillsyn, prövningar eller registerhantering. Däremot finns ett avgiftsbemyndigande i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. I den anslutande förordningen finns dock inga bestämmelser om avgifter.

5.5 Förslag till ändringar i gällande författningar

5.5.1 Vägområdet

Regeringens förslag: Bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, ärendehandläggning eller registrering införs eller förstärks i lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, körkortslagen, lagen om biluthyrning, lagen om trafikskolor, lagen om vägtrafikregister, lagen om vägtrafikdefinitioner, lagen om vägtransportledare, lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete, lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, lagen om säkerhet i vägtunnlar, lagen om elektroniska vägavgiftssystem, lagen om yrkesförarkompetens och lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulringar.

Regeringens bedömning: Regeringen bör, med vissa undantag, i förordningar bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte helt med regeringens såvitt avser förslagen till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Dessutom finns författningstekniska, redaktionella och/eller språkliga skillnader i flera förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* har ansett att den skrivning som återkommer i flera förslag är svårbegriplig. I övrigt har ingen av remissinstanserna framfört några särskilda synpunkter på författningsförslagen som sådana. När det gäller lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete har det uttryckliga författningsförslaget inte varit föremål för remiss. Däremot har själva sakfrågan ingått i det remitterade materialet. För synpunkter på finansieringsförslaget i stort hänvisas till redovisningen i avsnitt 5.3.2.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt

Mot bakgrund av det föreslagna finansieringssystemet för myndigheten är det av vikt att säkerställa att det finns nödvändiga bemyndiganden från riksdagen för att ta ut avgifter inom de olika verksamhetsområdena. Bemyndigandena bör vidare, å ena sidan, vara tillräckligt tydliga när det gäller den verksamhet som avses men också, å andra sidan, formulerade på ett sådant sätt att regeringen eller myndigheten ges utrymme att närmare bestämma förutsättningarna för avgiftsuttaget.

Inom vägområdet saknas i dag uttryckliga avgiftsbemyndiganden i ett flertal lagar och andra behöver förtydligas eller utökas. Det kan visserligen inte uteslutas att det finns bemyndiganden som beslutats av riksdagen i annan form än lag och som ger stöd för vissa av de avgifter som saknar lagstöd. Det är vidare inte omöjligt att det även finns stöd för att införa nya ansökningsavgifter. Med anledning av den osäkerhet som således råder i frågan måste det dock anses lämpligt att följa Avgiftsutredningens rekommendation att använda lagform för samtliga avgiftsbemyndiganden.

I flertalet författningsförslag som lämnats i avsnitt 2 och som behandlas i det följande används begreppet "ärendehandläggning". Begreppet används som en samlingsbenämning på uppgifter såsom prövningar av tillståndsansökningar, godkännanden, certifikat, behörighetsbevis, licenser och dispenser dvs. verksamheter kopplade till tillstånd eller motsvarande. I de fall ärendehandläggningen enligt en viss lagstiftning består i enbart t.ex. prövning av ansökan har i stället den benämningen använts, se exempelvis förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, avsnitt 2.15.

Kammarrätten i Göteborg har ansett att utredningens förslag till formulering av bemyndigandena, som återkommer i ett flertal författningar, är svårbegriplig. Regeringen har i sina förslag tagit hänsyn till denna synpunkt.

Lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer aktualiseras inom såväl vägtrafik- som sjöfartsområdet i denna remiss. För tydlighets skull behandlas dock de förslag som lämnas på de båda områdena separat från varandra, se nedan avsnitt 5.5.2 när det gäller sjöfartsförslagen. För en helhetsbild hänvisas till författningskommentaren i avsnitt 9.3.

I 1 § första stycket lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (härefter kallad bemyndigandelagen) lämnas bemyndiganden till regeringen att meddela föreskrifter avseende ett antal olika områden. Enligt andra stycket bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om avgifter för bl.a. granskning och kontroll enligt vissa bestämmelser

Punkten 14 handlar om kör- och vilotider vid vägtransporter m.m. De avgifter, som tas ut inom ramen för kör- och vilotider vid vägtransporter samt färdskrivare, avser t.ex. dispensprövningar och färdskrivarkort och regleras i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. Avgifterna saknar dock uttryckligt stöd i lag varför ett sådant bör införas. Bemyndigandet bör avse avgifter för såväl *tillsyn* som *ärendehandläggning* enligt bestämmelser om kör- och vilotider.

Samtidigt bör begreppet ”granskning och kontroll” utmönstras ur lagen för tydlighets skull och ersättas med ”tillsyn” för en enhetlig användning.

När det slutligen gäller ytterligare en vägtrafikanknuten punkt i 1 § bemyndigandelagen, nämligen punkten 8 om trafik på väg och i terräng, bör det, som utredningen föreslagit, införas lagstöd för att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för prövning av *ärenden* inom detta område. Bestämmelser om trafik på väg och i terräng finns i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) och de ärenden det är fråga om är företrädesvis dispensansökningar som regleras i förstnämnda förordning. Punkten 8 föreslås därför ingå i det bemyndigande som föreslagits ovan avseende avgifter för ärendehandläggning.

Körkortslagen

Körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:490) innehåller en stor mängd olika slags ärendehandläggningar i form av prövningar, tillstånd och godkännanden. Även tillsyn finns reglerad i specifika fall, nämligen när det gäller introduktionsutbildning, riskutbildning och förarprövning.

I 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) finns ett bemyndigande som ger regeringen en generell rätt att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Detta bemyndigande bör förtydligas så det klart framgår att regeringen kan föreskriva om belastande avgifter. Med visst ytterligare förtydligande samt språklig nyansering jämfört med utredningens förslag, föreslår regeringen därför ett tillägg omfattande avgifter för dels *tillsyn* enligt lagen och viss bestämmelse i förordningen, dels *handläggning av ärenden* enligt lagen; i båda fallen dessutom enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

I lagrådsremissen föreslog regeringen, i likhet med utredningen, att avgiftsbemyndigandet skulle omfatta tillsyn enligt körkortslagstiftningen. Härmed avsågs även *körkortsingripanden* med stöd av 5 kap. körkorts-lagen. Förslaget motiverades med att i begreppet ”tillsyn” även bör inkluderas det slags kontroll och sådana ingripanden som för den enskilde utgör belastande beslut inom ramen för myndighetens övergripande ansvar inom området – även om verksamheten således inte uttryckligen kallas ”tillsyn” i lagstiftningen.

Lagrådet har emellertid avstyrkt den föreslagna delegeringen av föreskriftsrätten när det gäller sådan tillsyn enligt körkorts-lagen. Lagrådet förde ett mer allmänt resonemang om förutsättningarna för delegation av föreskriftsrätt avseende avgifter för tillsyn, vilket bl.a. innefattar ett krav på motprestation från tillsynsmyndighetens sida, och konstaterade att sådan delegation är tillåten bl.a. om avgifterna tas ut för konkreta tillsynsåtgärder. När det gäller avgifter för tillsyn över alla körkorts-havare anförde Lagrådet dels att denna verksamhet kommer inte bara körkortshavarna till nytta, dels att verksamheten i allt väsentligt sker genom andra myndigheter än Transportstyrelsen.

Regeringen följer Lagrådets yttrande i denna del. Avgiftsbemyndigandet ska därför inte användas för föreskrifter avseende den kontroll av *körkortshavare* som utövas inom ramen för körkorts-ingripanden enligt körkorts-lagen.

Lagen om biluthyrning

Lagen (1998:492) om biluthyrning bör såväl förtydligas som förstärkas. Avgifter för ansökningar om *tillstånd* till biluthyrning regleras i dag i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. Denna föreskrift stöder sig på ett bemyndigande i 25 § lagen om biluthyrning enligt vilket regeringen får meddela ”ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag”. Ett uttryckligt avgiftsbemyndigande saknas dock i lagen; vad gäller anledningen härtill hänvisas till det inledande resonemanget i avsnitt 5.4.1. I enlighet med utredningen, med viss språklig nyansering, föreslår regeringen därför att det i lagen om biluthyrning införs en bestämmelse som ger möjlighet att meddela föreskrifter om *avgifter* för såväl *tillsyn* som handläggning av *ärenden* enligt lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Lagen om trafikskolor

När det gäller lagen (1998:493) om trafikskolor är situationen till stor del densamma som beskrivits närmast ovan angående lagen om biluthyrning. Enligt 2 och 3 §§ handlägger Transportstyrelsen vissa ärenden. Ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. trafikskolor finns i 10 § i lagen. Med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet tas i dag ut avgift för vissa ansökningar avseende trafikskolor. För att dels förtydliga att bemyndigandet i 10 § avser även *avgiftsuttag*, dels utöka det till att omfatta även avgifter för *tillsyn*, föreslår regeringen ett tillägg i

ett nytt andra stycke i paragrafen. Förslaget skiljer sig något från Prop. 2010/11:30 utredningens redaktionellt och språkligt sett.

Lagen om vägtrafikregister

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister behöver såväl förtydligas som förstärkas. I 38 § 1 finns ett bemyndigande avseende ”andra förpliktelser beträffande registrering...dock att föreskrifterna inte får avse skatt”. Härmed avses sådana krav som anknyter till registreringen, såsom synlig skylt, kontrollmärke, ägaranmälan m.m. Av det faktum att det särskilt anges att förpliktelserna inte får avse skatt, kan den slutsatsen dras att även avgifter innefattas i bemyndigandet. Mot det talar dock punkten 3 som specifikt reglerar ”avgifter för registrering”.

För att undanröja denna otydlighet föreslår regeringen, med viss justering av utredningens förslag, att punkten 3 utökas till att omfatta alla avgifter som kan bli aktuella enligt lagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Det handlar om dels avgifter för *registrering* – bl.a. vägtrafikregister-, påställnings- och skyltavgifter – och *saluvagnslicens*, dels för handläggning av *ärenden*.

Vidaredelegeringen avseende avgifter finns i 1 kap. 1 § tredje stycket förordningen (2001:650) om vägtrafikregister där det hänvisas till förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.

Lagen om vägtrafikdefinitioner

I 4 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner lämnas bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från lagen. Med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter på vägtrafikområdet tas dessutom i dag en avgift ut för prövning av sådana ansökningar. Lagen saknar dock avgiftsbemyndigande för sådant uttag varför ett tillägg i enlighet med utredningens förslag bör införas i 4 §. Regeringens förslag avviker dock språkligt sett något från utredningens.

Lagen om vägtransportledare

Av lagen (2004:1167) om vägtransportledare framgår att en vägtransportledare eskorterar vägtransporter och ger anvisningar för trafiken i samband med sådana. För att få agera som vägtransportledare krävs ett förordnande som får meddelas den som bl.a. har genomgått särskild utbildning. Förordnandet meddelas av Rikspolisstyrelsen. Ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för sådan ansökan finns i 17 § 2.

Av 8 § förordningen (2004:1169) om vägtransportledare följer emellertid att även utbildning som vägtransportledare kräver tillstånd, och att sådant prövas av Transportstyrelsen. Avgiftsbemyndigandet i 17 § bör därför förstärkas så att även denna prövning innefattas, vilket lämpligast sker genom att bemyndigandet får avse *ärendehandläggning*. Därmed möjliggörs avgiftsuttag för båda i författningarna förekommande prövningar.

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete behöver förstärkas. Enligt 8 § måste tillstånd till visst arbete ha sökts hos myndigheten och i 21 § finns en bestämmelse om möjlighet att medge undantag (dispens) från vissa bestämmelser i lagen. Vidare finns bestämmelser om tillsyn över att lagen följs, se 22–24 §§. Några avgifter tas i dag inte ut. I enlighet med förslaget till finansieringsprincip för Transportstyrelsen bör därför införas en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för *tillsyn* och *ärendehandläggning* enligt lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

När det gäller överföringen av arbetsuppgifter från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen hänvisas till avsnitt 6.

Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

Enligt 7 § i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel får myndigheten i det enskilda fallet ge dispens från skyldigheterna enligt lagen. Med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter på vägtrafikområdet tas i dag en avgift ut för prövning av sådana dispensansökningar. Lagen saknar emellertid bestämmelser om avgifter och behöver således förstärkas med ett bemyndigande att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för *tillsyn* och nämnda *dispensprövningar*. I sistnämnda avseende avviker regeringens förslag något från utredningens som föreslagit det vidare begreppet ”i ärenden”.

Lagen om säkerhet i vägtunnlar

Med stöd av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar utövas tillsyn och prövas frågor om godkännande av säkerhetssamordnare och tunnlar samt undantag från bestämmelser. Några bestämmelser om avgifter finns dock inte varför lagen behöver förstärkas med sådana. I enlighet med utredningens förslag, med viss språklig nyansering, görs ett tillägg i den paragraf där andra bemyndiganden finns varvid avgiftsuttag möjliggörs. Bemyndigandet avser föreskrifter om avgifter för *tillsyn* och *ärendehandläggning*.

Lagen om elektroniska vägavgiftssystem

Lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem behöver förstärkas med ett avgiftsbemyndigande. Enligt 1 § är syftet med lagen att säkerställa tekniska standarder för elektroniska vägavgiftssystem och enligt 6 § utövas tillsyn över den som använder sådana system. För att möjliggöra avgiftsuttag enligt den finansieringsprincip som föreslagits för Transportstyrelsen bör ett bemyndigande införas. Till skillnad från utredningens förslag bör bemyndigandet dock begränsas till att avse avgifter för *tillsyn* eftersom några ärendeprovningar inte sker med stöd av lagen.

Lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens innehåller bestämmelser om kompetens och fortbildning för yrkesförare och om utbildning för sådan kompetens. Utbildningsverksamheten står under tillsyn. Bestämmelser om att ta ut avgifter för ansökan om tillstånd att driva utbildning och för utfärdande av kompetensbevis finns i dag i förordningen (2001:652) om avgifter på vägtrafikområdet. Lagen saknar emellertid avgiftsbemyndigande. I likhet med utredningen anser regeringen att det bör införas en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för *tillsynen* och för handläggning av *ärenden*. Viss språklig skillnad mellan förslagen föreligger dock.

Lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar

Lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar trädde i kraft den 1 april 2009, varvid lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter upphävdes. Den nya lagen innehåller bl.a. strängare och utökade regler om behörighet för att få köra moped, snöskotrar och terränghjulningar. Till vissa delar har de båda lagarna dock likadant innehåll.

När det gäller bemyndiganden finns i den gamla lagen, som ingått i det remitterade underlaget till denna remiss, samma slags vida bemyndigande som i t.ex. lagen (1998:492) om biluthyrning. Avgifter tas i dag ut med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet för bl.a. utfärdande av förarutbildning. I det remitterade underlaget har förslagits ett förtydligande och en utökning på samma sätt som i de närmast ovan redovisade förslagen. I den lag som nu trätt i kraft är bestämmelsen annorlunda utformad, men inte heller denna innehåller något uttryckligt avgiftsbemyndigande. Regeringen föreslår därför ett tillägg i 7 § med ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för *tillsyn* och *ärendehandläggning* enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

5.5.2 Ändringsförslag inom sjöfartsområdet

Regeringens förslag: Bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, provningar eller registrering införs eller förstärks i sjömanslagen, lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, lagen om registrering av båtbyggnadsförskott, containerlagen, lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, mönstringslagen, lagen om tillstånd för anställning på fartyg, sjölagen och fartygssäkerhetslagen.

Regeringens bedömning: Regeringen bör i förordningar bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte helt med regeringens vad gäller förslag till lag om ändring i lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Dessutom har en viss språklig nyansering införts i ett flertal förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* har ansett att den återkommande skrivningen i förslag till ändring i bl.a. containerlagen är svårbegriplig. För synpunkter på den grundläggande finansieringsprincipen hänvisas till redovisningen i avsnitt 5.3.2.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt

Inom sjöfartsområdet är befintliga avgiftsbemyndiganden väl utvecklade i berörda lagar, se avsnitt 5.4.4. Vissa brister synes dock finnas varför ett antal lagar bör ändras.

Begreppet ärendehandläggning används på samma sätt som det beskrivits i närmast föregående avsnitt, dvs. som ett samlingsbegrepp för olika uppgifter kopplade till tillstånd. Inom sjöfartsområdet är det endast i förslag till lag om ändring i sjömanslagen, avsnitt 2.2, som det snävare begreppet ”prövning av [...] ansökan” används.

Kammarrätten i Göteborg har ansett att utredningens förslag till formulering av bemyndigandena, som återkommer i ett flertal författningar, är svårbegriplig. Regeringen har i sina förslag tagit hänsyn till denna synpunkt.

Sjömanslagen

Enligt 59 § sjömanslagen (1973:282) finns möjlighet att efter ansökan få prövad frågan om medgivande att lagen inte ska gälla i fråga om visst fartyg och under närmare angivna förutsättningar. I enlighet med de grundläggande utgångspunkterna för Transportstyrelsens finansiering bör bestämmelsen förstärkas med bemyndigande att föreskriva om skyldighet att betala avgift för att få en sådan *ansökan* prövad.

Lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

I 1 § andra stycket lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om avgifter för *tillstånd* enligt första stycket 5, dvs. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg, s.k. kustfarttillstånd vilket regleras i förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m. Det som Transportstyrelsen prövar med stöd av denna förordning är enligt 1 § frågor om undantag från vissa bestämmelser om tillstånd. Bemyndigandet bör ändras till att avse föreskrifter om avgift för *ärendehandläggning* enligt första stycket 5.

Vidare förekommer tillståndsprövning i Transportstyrelsen rörande sjösäkerhetsanordningar, som omfattas av punkt 6. Även i detta avseende

bör bemyndigandet avse föreskrifter om skyldighet att betala avgifter för sådan prövning (*ärendehandläggning*). Såsom utredningen föreslagit sker detta lämpligast genom ett nytt uttryckligt bemyndigande i andra stycket. Härutöver finns i 1 § även punkt 13 som handlar om tillstånd att bruka svävare. De materiella bestämmelserna finns i svävarfartsförordningen (1986:305) och avser, för Transportstyrelsens del, *godkännande* av svävare för användning i yrkesmässig trafik, 10 §.

För samtliga nu nämnda verksamheter bör ett uttryckligt bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning lämnas i andra stycket.

Inom de nämnda sjöfartsanknutna områdena, dvs. punkt 5 och 6, finns *tillsynsregler* avseende delar av punkten 6, nämligen säkerhetsanordningar för sjötrafiken vilket regleras i 3 kap. 3 § sjötrafikförordningen (1986:300). Enligt denna bestämmelse utövar Transportstyrelsen tillsyn över sjösäkerhetsanordningar. När det gäller punkt 13, tillstånd att bruka svävare, finns i andra stycket 2 i dag ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om avgifter för ”granskning eller kontroll” enligt bestämmelser som avses i bl.a. första stycket 13. Eftersom det i svävarfartsförordningen finns föreskrifter om ”tillsyn” och inget tyder på att ”granskning och kontroll” i punkt 2 skulle avse något annat förfarande än sådan tillsyn som avses i denna remiss, kan nuvarande reglering med fördel tas bort. Avgiftsbemyndigandet avseende denna punkt bör i stället inkluderas bland övriga sjöfartsanknutna punkter i andra stycket.

För en sammanhållen redovisning av regeringens förslag till ändringar i lagen hänvisas till författningskommentaren, avsnitt 9.3.

Lagen om registrering av båtbyggnadsförskott

I lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott finns ett bemyndigande avseende *avgifter* för *registrering* enligt lagen. Bemyndigandet är dock begränsat till regeringen. Såsom utredningen föreslagit bör bestämmelsen kompletteras med en möjlighet för regeringen att delegera till myndighet som regeringen bestämmer.

Containerlagen

Containerlagens (1980:152) syfte är att säkerställa efterlevnaden av 1972 års internationella konvention om säkra containrar. I lagen finns bestämmelser om prövning, godkännande och tillsyn, men däremot saknas bestämmelser om avgifter. Lagen behöver således förstärkas med ett sådant bemyndigande. När det gäller *ärendehandläggning* framgår det emellertid av 4 § containerförordningen (1980:640) att det är ackrediterade organ som bl.a. avgör frågor om godkännande av containrar. Avgiftsbemyndigandet bör därför begränsas till att avse avgifter för tillsynsverksamheten. Regeringen föreslår således en ny bestämmelse med möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för den *tillsyn* som regleras i lagen och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

I lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg finns bl.a. ett flertal bestämmelser om tillsyn. I 6 kap. 8 § finns även ett avgiftsbemyndigande avseende tillsyn av fartyg och för provning och granskning av material och utrustning till fartyget. Däremot omfattar bemyndigandet inte sådan tillsyn som regleras i 3 kap., nämligen mottagning av avfall från fartyg. Bemyndigandet bör därför utvidgas till att omfatta *all tillsyn* som regleras i lagen och i föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Transportstyrelsen prövar och beslutar dessutom i ett antal olika ärenden, företrädesvis avseende undantag. Avgiftsbemyndigandet bör därför även avse avgifter för *ärendehandläggning* vilket föreslås läggas till i 6 kap. 8 §.

Mönstringslagen

Med stöd av mönstringslagen (1983:929) utövas tillsyn och prövas ärenden avseende sjömän. Ärendena avser t.ex. utfärdande av sjöfartsbok och beslut om undantag. I likhet med många redan redovisade lagar saknar mönstringslagen dock avgiftsbemyndigande. Såsom utredningen föreslagit – med en smärre språklig nyansering – bör det således införas en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för den *tillsyn* och den *ärendehandläggning* som regleras i lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Lagen om tillstånd för anställning på fartyg

Lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg behöver förstärkas med ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för provning av ansökan om undantag. I 1 § finns bestämmelser med krav på visst anställningstillstånd liksom att regeringen får föreskriva om undantag från kravet. Något bemyndigande avseende avgiftsuttag finns dock inte, varför lagen behöver förstärkas med ett sådant.

Eftersom nämnda provning är den enda sorts ärendehandläggning som utövas enligt författningarna kan bemyndigandet begränsas till att avse provning av ansökan om undantag.

Sjölagen

I 1 kap. 2 och 2 a §§ sjölagen (1994:1009) regleras det s.k. fartygsregistret. Enligt 2 a § får regeringen meddela föreskrifter om bl.a. expeditionsavgifter. Bemyndigandet bör utökas till att avse avgifter för *registrering* i registret och kunna delegeras vidare till myndighet. Avgifter för registrering tas inte ut i dag.

I övrigt saknas ett uttryckligt avgiftsbemyndigande beträffande *provningen* av undantag enligt 18 kap. 1 § (krav på skepps- och maskindagbok). Det bör därför införas en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för provning av sådana *ansökan*.

Fartygssäkerhetslagen (2003:364), som innehåller ett relativt omfattande antal bestämmelser om fartygssäkerhet, har i 7 kap. 4 och 6 §§ även väl utvecklade bemyndiganden för avgifter. Det som saknas är dock möjligheten att ta ut avgift dels för prövning av utfärdande av behörighetsbevis, oavsett vilket beslut som meddelas, dels för den verksamhet – närmare reglerad i förordningen (2007:237) om behörighet för sjöpersonal – som avser tillståndsgivning och tillsyn rörande utbildningsanordnare. Lagen bör förstärkas för att möjliggöra avgiftsuttag i dessa avseenden. Regeringen föreslår därför ändringar i lagen med någon språklig skillnad i förhållande till utredningens förslag.

5.5.3 Ändringsförslag inom luftfartsområdet

Regeringens förslag: Bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om avgifter för registrering införs i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Bestämmelsen kompletteras med en möjlighet att delegera bemyndigandet till en myndighet. Även i lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget införs ett sådant bemyndigande.

Regeringens bedömning: Regeringen bör i förordningar bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget avseende lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Förslaget i lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget har inte i uttrycklig författningsform varit föremål för remittering. Däremot har själva sakfrågan, dvs. avgiftsfinansiering av tillsyn på området, ingått i det remitterade underlaget. När det gäller synpunkter på finansieringsprincipen som sådan hänvisas till redogörelsen i avsnitt 5.3.2.

Skälen för regeringens förslag

Lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg

Inom luftfartsområdet är lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg en av endast två lagar som saknar nödvändigt bemyndigande. I 1 a § sägs att regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter. Bemyndigandet bör kompletteras på motsvarande sätt som föreslagits beträffande 1 kap. 2 a § sjölagen och fartygsregistret, dvs. så det inkluderar även avgifter för *registrering* i registret. Dessutom bör en möjlighet till vidaredelegering till myndighet införas.

Lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

I lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns bl.a. bestämmelser om tillsynsmyndigheten på området och dess befogenheter. I likhet med motsvarande författning inom vägarbetstids-

området bör det införas en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för den tillsyn som utförs enligt lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

5.5.4 Ändringsförslag inom järnvägsområdet

Regeringens förslag: Bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för ärendehandläggning och tillsyn införs respektive förtydligas i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, för tillsyn, registrering och ärendehandläggning i järnvägslagen samt för tillsyn i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.

Regeringens bedömning: Regeringen bör i förordningar bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Utredningens förslag: Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg har justerats något. I förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) ingick även prövning av tvister i bemyndigandet.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft synpunkter på själva författningsförslagen. När det gäller lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik har förslaget i uttrycklig författningsform inte varit föremål för remiss. Däremot har själva sakfrågan, dvs. avgiftsfinansiering av tillsyn på området, ingått i det remitterade underlaget. När det gäller förslaget till finansieringsprincip, som ligger till grund för författningsförslagen, hänvisas till redovisningen i avsnitt 5.3.2.

Skälen för regeringens förslag

Allmänt

Även i järnvägsområdets båda författningsförslag används begreppet ”ärendehandläggning” som ett samlingsbegrepp för olika uppgifter kopplade till tillstånd.

Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Enligt 4 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg krävs tillstånd för att få driva spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet. I 20–24 §§ finns bestämmelser om tillsyn.

I 34 § finns redan ett avgiftsbemyndigande avseende ”granskning och kontroll”. Av förarbetena till lagen (prop 1990/91:1) framgår inte annat än att härmed avses det som enligt definitionen av tillsyn i denna proposition utgör sådan. Eftersom det i andra bestämmelser i lagen talas om ”tillsyn” i olika sammansättningar bör begreppet, för enhetlighets skull, ändras även i förevarande paragraf. Med tanke på att järnvägsområdet i dag är helt anslagsfinansierat är detta ett exempel på

bemyndiganden som inte utnyttjats på lägre nivå. Behovet av sådant bemyndigande vad gäller *tillsyns* verksamheten på området hos Transportstyrelsen är således redan täckt.

Däremot, när det gäller möjligheten att föreskriva om avgiftsskyldighet avseende prövningar av tillstånd och godkännanden, saknas sådan i befintlig lagtext. Bemyndigandet i 34 § bör därför, med viss justering av utredningens förslag, kompletteras till att även omfatta *ärendehandläggning*.

Järnvägslagen

Järnvägslagen (2004:519) reglerar järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik, se 1 kap. 1 §. I lagen finns bestämmelser om tillsyn, tillståndsprovning och godkännande av en mängd företeelser, dessutom registrering samt provning av tvister. Det sistnämnda avser en infrastrukturförvaltares beslut vilka kan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för provning.

Något bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter finns däremot inte i dag. Med hänvisning till den grundläggande finansieringsprincip som föreslagits i denna remiss, föreslår regeringen att ett bemyndigande som möjliggör föreskrifter om skyldighet att betala avgifter för såväl *tillsyn* som *registrering* och handläggning av *ärenden*, dvs. provning av tillstånd och godkännande, införs i en ny paragraf.

I paragrafen bör även hänvisas till tre EU-förordningar på järnvägstrafikområdet. I förordningen (2009:983) om behöriga myndigheter på järnvägstrafikområdet pekas Transportstyrelsen ut som den myndighet som ska utöva tillsyn enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. I två andra EU-förordningar föreskrivs att det är den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, som utövar tillsyn. Enligt regeringens uppfattning bör lagbemyndigandet avseende föreskrifter om avgifter för dessa tillsynsuppgifter finnas i järnvägslagen.

Förslaget avviker något från utredningens i såväl sak som språkligt.

Lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

I lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik finns bl.a. bestämmelser om tillsynsmyndighet och dess befogenheter inom arbetstidsområdet vid järnvägstrafik. I likhet med tidigare redovisade motsvarande lagstiftningar inom väg- och luftfartsområdena saknas möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för denna tillsyn. Ett liknande bemyndigande som på nämnda områden bör därför införas.

6 Överföring av uppgifter inom väg-, flyg-, och järnvägsarbetstidsområdena, m.m.

6.1 Arbetstidsregleringen inom transportområdet

6.1.1 Allmänt

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget och lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik innehåller bestämmelser om arbetstider, vila m.m. för vissa arbetstagare inom respektive trafikslagsområde. I det följande används begreppen väg-, flyg- respektive järnvägsarbetstidslagen.

Lagarna är delvis dispositiva på så sätt att avvikelser från vissa bestämmelser får göras genom kollektivavtal som slutits mellan arbetsmarknadens parter.

De tre författningarna är någorlunda samtida, har alla EG-rättslig bakgrund och liknande innehåll. Sakfrågan i detta avsnitt, dvs. överföring av uppgifter enligt författningarna, är dessutom densamma avseende samtliga författningar. Tonvikten i avsnittet kommer dock att läggas vid vägarbetsområdet, dels mot bakgrund av de faktiska förhållandena på området, dels med tanke på den anknytning som finns inom det området till kontrollerna av kör- och vilotider inom yrkestrafikområdet.

6.1.2 Särskilt om vägområdet

Arbetstidsregleringen inom vägtransportområdet uppvisar en förhållandevis komplex struktur. Arbetstiden regleras inte bara i vägarbetstidslagen utan också i arbetstidslagen (1982:673) och EG-förordningen nr 561/2006, med kompletterande nationell förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., och i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

Arbetstidslagen är generell men gäller inte för arbete som utförs av s.k. mobila arbetstagare som omfattas av vägarbetstidslagen. Inom ramen för den senare lagen finns särskilda bestämmelser om kör- och vilotider för förare i EG-förordningen. Vägarbetstidslagen gäller för alla anställda som deltar i vägtransporter som omfattas av kör- och vilotidsreglerna. Det åligger arbetsgivarna att registrera all arbetstid som omfattas av lagen, t.ex. hur mycket en anställd får arbeta och när rast ska tas, och att bevara registret i två år. Egenföretagare omfattas inte av lagen.

Härutöver finns ytterligare nationella förordningar som tillämpas av bestämda kategorier transporter. Dessa berörs inte närmare i detta sammanhang.

Bestämmelserna om arbetstider och kör- och vilotider är komplicerade på så sätt att de innebär att olika verksamheter, fordon och utövare av transporter påverkas av reglerna i olika grad. Dessutom är olika myndigheter inblandade i tillsynen av efterlevnaden av regelverken. När det gäller kör- och vilotiderna genomförs kontrollerna för närvarande av

polisen. Den komplicerade strukturen är av betydelse för de skäl som Prop. 2010/11:30 ligger till grund för regeringens förslag i detta avsnitt.

6.1.3 Myndighetsuppgifter

Enligt vägarbetsbrottslagen är det Arbetsmiljöverket som ansvarar för normgivning, utövar tillsyn och prövar viss dispensansökan. Verket får besluta om föreläggande, förbud och anmälan om åtalsprövning samt, enligt förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av lagen. Enligt flygarbrottslagen får verket som tillsynsmyndighet meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att lagen ska följas. Detsamma gäller enligt järnvägsbrottslagen med den skillnaden att där pekas inte verket ut som tillsynsmyndighet i lagen, utan i stället i förordningen (2008:770) om tillsynsmyndighet för kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Enligt sistnämnda författning får verket även meddela ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av lagen.

Arbetsmiljöverkets tillsyn enligt vägarbetsbrottslagen genomförs i första hand i samband med annan tillsyn mot arbetsgivaren. Det huvudsakliga skälet till detta är att fordonsföraren inte har skyldighet att medföra dokumentation som kan styrka att vägarbetsbrottslagen följs. Tillsynen sker alltså på arbetsgivarens arbetsställe. Under 2008 utförde verket 221 tillsynsinspektioner med stöd av lagen.

Till stöd och ledning för Arbetsmiljöverkets tillsyn finns särskilda interna föreskrifter och råd, Tillsyn av lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete 6/2005. För att tillsynen ska fungera rent praktiskt ska verket samråda med de myndigheter som hanterar trafiksäkerhetslagstiftningen.

6.2 Frågan om överföring till Transportstyrelsen

6.2.1 Arbetstidsbestämmelsernas syften och hemvist

Den EU-rättsliga bakgrunden

Vägarbetsbrottslagen har både arbetsrättsliga och transporträttsliga syften. Det bakomliggande EU-direktivets, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter², rättsliga grund är dels EUF-fördragets artikel 91 som avser genomförandet av den gemensamma transportpolitiken, dels artikel 153.2 avseende unionens socialpolitik. Den EU-rättsliga bakgrunden är således en blandning av transportpolitiska och arbetsrättsliga utgångspunkter.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, Celex 32002L0015).

Flygarbetstidslagen genomför delar av det s.k. flygarbetstidsdirektivet³. Den rättsliga grunden för direktivet är artikel 155.2, dvs. gemenskapens socialpolitik. Lagen innehåller bestämmelser om flygpersonalens årsarbetstid och lediga dagar och genomför direktivets minimiregler på området.

Järnvägsarbetstidslagen genomför rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter i villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn vilket också är ett s.k. minimidirektiv. Dess rättsliga grund är också artikel 155.2.

Tidigare utredning

Den utredning som hade i uppdrag att överväga hur vägarbetstidsdirektivet skulle genomföras i svensk rätt, Utredningen om vägtransporter och arbetstid (dir. 2003:44), här efter kallad Vëgarbetstidsutredningen, behandlade frågan om var bestämmelserna om vägarbetstid mest naturligt hör hemma i det svenska rättssystemet. Förslagen redovisades i betänkandet *Arbetstid vid vägtransporter – förslag till ny lag* (SOU 2004:26). Enligt utredningen bör svaret på frågan bero på reglernas innehåll, var de i systematiskt hänseende lämpligast placeras och hur den mest ändamålsenliga regleringen kan uppnås, sett till reglernas innehåll och syfte.

Vëgarbetstidsutredningen beaktade å ena sidan det trafiksäkerhetsmässiga perspektivet och uttalade att möjligheterna till en rationell myndighetstillsyn skulle kunna tala för att de nya bestämmelserna – dvs. införlivandet av EG-direktivet – samordnades med befintliga bestämmelser inom trafiksäkerhetsområdet. Å andra sidan diskuterades också det faktum att direktivet gav en central roll till arbetsmarknadens parter och medger att bestämmelserna görs dispositiva till förmån för kollektivavtal. Detta skulle tala för att bestämmelserna hör hemma på det arbetsrättsliga området.

Arbetsmiljöverket, Vëgverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut var positiva till utredningens slutsats att hänföra bestämmelserna till det arbetsrättsliga området och att Arbetsmiljöverket blev tillsynsmyndighet. Regeringen och riksdagen delade utredningens uppfattning, prop. 2004/05:132, bet. 2004/05:TU15, rskr. 2004/05:265.

Transportstyrelseutredningen

I såväl Transportstyrelseutredningens delbetänkanden som utredningens huvudbetänkande diskuteras frågan om att flytta Arbetsmiljöverkets uppgifter inom väg-, flyg- och, i viss mån, järnvägsarbetstids-

³ Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

lagstiftningarna. Transportstyrelseutredningen tar avstamp i Vagarbets-tidsutredningens ställningstagande, men behandlar frågan i samband med den nu aktuella och mer omfattande frågan om kör- och vilotids-bestämmelsernas hemvist.

Transportstyrelseutredningen frågar sig, för det första, om någon ny information tillkommit som skulle motivera ett annorlunda ställnings-tagande och att frågorna därmed borde lämna Arbetsmiljöverkets ansvarsområde. För det andra diskuterar utredningen om lagen är ändamålsenligt utformad för ett transportpolitiskt syfte.

Utredningen pekar på ett antal faktorer som talar för en förändrad hemvist för vägarbets-tidsuppgifterna. Således framhåller den de stora likheter och beröringspunkter som Arbetsmiljöverkets uppgifter enligt vägarbetslagen har med kontrollerna av kör- och vilotiderna hos företag, vilka föreslås överföras till Transportstyrelsen. Vidare anges möjligheter till effektivitetsvinster och – för de berörda företagen – förenklingar i förfarandet. Slutligen påtalar utredningen Transportstyrelsens kommande övergripande samordningsansvar för yrkestrafikfrågorna i stort.

För det fall vägarbets-tidsuppgifterna förs över till Transportstyrelsen anser utredningen att detsamma borde gälla inom flyg- och järnvägs-arbetstidsområdena.

Arbetsmiljöverkets egen uppfattning

Arbetsmiljöverket aktualiserade redan under år 2007 frågan om verket även fortsättningsvis ska vara tillsynsmyndighet för vägarbets-tidsfrågorna. Senare har verket föreslagit att uppgifterna skulle kunna flyttas till Vägverket. De skäl som verket anger för en överföring handlar huvudsakligen om minskade resurser och kompetensförlust.

6.3 Förslag

Regeringens förslag: Arbetsmiljöverkets uppgifter enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget förs över till Transportstyrelsen från och med den 1 januari 2011. Författningsmässigt innebär överföringen endast att ordet ”Arbetsmiljöverket” byts ut mot ”Transportstyrelsen” i de nämnda författningarna.

Regeringens bedömning: När det gäller järnvägsarbetstids-regleringen bör förslaget föranleda ändringar endast på lägre författningsnivå än lag.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen* ser det inte som självklart att Arbetsmiljöverkets kontroll ska överföras till Transportstyrelsen och anför att det vore olyckligt om trafiksäkerhetsperspektivet samman-blandas med det arbetsmiljörättsliga även om båda regelverken är skyddslagstiftningar. *Länsstyrelsen i Skåne län* tillstyrker förslaget med motiveringen att samordnade kontroller kan innebära mer tyngd åt tillsynsmyndighetens tillsynsarbete liksom ökad styrka gentemot andra

myndigheter. *Arbetsmiljöverket* tillstyrker förslaget att föra över såväl väg- som flygarbetsuppgifterna. *Vägverket* anser det tveksamt att föra över uppgifterna eftersom den tillsynen skiljer sig markant från övrig tillsyn. Dock tycker verket att det finns fördelar med en bättre samordning mellan kör- och vilotidskontroller i företagens lokaler och tillsyn enligt vägarbetslagslagen. *Svenska kommunalarbetsareförbundet* har endast den kommentaren att lagens dispositiva karaktär ska bibehållas efter en överföring. *Sveriges fartygsbefälsförening* har i sammanhanget hemställt att arbetsmiljöarbetet ombord på fartyg läggs på Arbetsmiljöverket. *Svenska transportarbetareförbundet* poängterar vikten av att Transportstyrelsen får tillräckliga resurser för att kunna utöva en acceptabel tillsynsverksamhet inom bl.a. vägarbetsområden. *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: *Rikspolisstyrelsen* har anfört att det är olyckligt om trafiksäkerhetsperspektivet sammanblandas med det arbetsmiljörättsliga. Regeringen erinrar härvidlag om att redan den EG-rättsliga bakgrunden till lagstiftningen är en blandning av de båda intressena och anser därför inte att förslaget innebär en förflyttning från det ena till det andra på ett oriktigt sätt. Ett av huvudsyftena bakom Transportstyrelsens inrättande var ambitionen att med *en* myndighet med ett samlat tillsynsansvar på transportområdet skapa bättre förutsättningar för rättssäkerhet, effektivitet och medborgarorientering i tillsynsarbetet. Genom att samla tillsyn och normgivning för samtliga trafikslag möjliggörs jämförelser av erfarenheter och därmed kan nytta dras av resultaten, se prop. 2008/09:31 s. 48.

De förhållanden som nu råder inom arbetstidsområdena i transportsektorn kan inte sägas ligga i linje med tankarna bakom Transportstyrelsens inrättande. Det finns visserligen inte skäl att ifrågasätta de ställningstaganden som gjordes vid tiden för arbetstidslagstiftningarnas tillkomst, men det kan numera finnas anledning att göra en annan bedömning.

Transportstyrelsen har ett – i vart fall i det närmaste – samlat tillsynsansvar inom yrkestrafikområdet. Enligt vad som uttalats i prop. 2009/10:1, utgiftsområde 22, s. 79, är det dessutom regeringens avsikt att även föra över polisens kontroll av kör- och vilotidsbestämmelsernas efterlevnad hos företag till Transportstyrelsen från och med den 1 januari 2011. De tidigare nämnda rättssäkerhets- och effektivitetsvinsterna med en överföring även av vägarbetsuppgifterna torde vara uppenbara. *Vägverket* har påtalat skillnaderna mellan denna tillsyn och övrig. Regeringen anser dock att fördelen med en samordning av tillsynen inom ett och samma område, dvs. yrkestrafikområdet, motverkar splittrad tillämpning och tidskrävande förfaranden på ett sätt som överstiger de eventuella nackdelar som en skillnad mellan tillsynerna kan medföra. För de berörda företagens del måste det vidare framstå som tydligare och enklare om endast *en* myndighet är inblandad. En ytterligare fördel för företagens del är att en sådan ordning förmodligen medför en förenkling av regelverken och deras tillämpning, vilket bör få bäring på företagens administrativa kostnader för att leva upp till reglernas krav. Regeringen, som är angelägen om att underlätta för företagen, ser stora fördelar med en sådan ordning.

Arbetsmiljöverket har visserligen alltså tillsynsansvaret enligt den vanliga arbetstidslagen även för transportföretag vilket innebär att verket måste ha kontakter med dessa. Oaktat att verket hittills sökt fullgöra de båda tillsynsansvaren i samband med varandra, är de inte oskiljaktiga. Verket har därvid självt anfört att de båda tillsynsområdena har olika karaktär och att samordningsmöjligheterna mellan verksamheterna därför är små.

Det är även värt att notera – som *Sveriges fartygsbefälsförening* påtalat och dessutom ifrågasatt – att de arbetstidsrelaterade frågorna inom sjöfartsområdet redan ligger inom Transportstyrelsens ansvarsområde. Enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) utövar Transportstyrelsen tillsyn över bl.a. arbetsmiljön ombord innefattande efterlevnaden av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Tillsynen utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket. Mot bakgrund av de skäl som framhålls för en överföring till Transportstyrelsen inom de andra arbetstidsområdena ser regeringen inget skäl att ändra på denna ordning.

Sammanfattningsvis finner regeringen att övervägande skäl talar för en överflyttning av vägarbetstidsansvaret från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen. Det saknas anledning att göra en annan bedömning när det gäller ansvaret inom flyg- och järnvägsarbetstidsområdena. Även dessa uppgifter bör således föras över.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Samtliga författningsförslag som lämnas i denna lagrådsremiss föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

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 vissa uppgifter från Arbetsmiljöverket. Sistnämnda myndighet påverkas dock inte i ytterligare mån av förslagen utan kvarstår med sina övriga verksamheter. En övergångsbestämmelse behöver därför införas i berörda författningar med den innebörden att, vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen, Transportstyrelsen, i stället för den myndighet som först beslutade i saken, ska vara den enskildes motpart. Härvid hänvisas till hur frågan löstes i samband med överföringen av uppgifter från andra myndigheter till Transportstyrelsen när denna bildades (prop. 2008/09:31) samt när Transportstyrelsen tog över körkorts- och yrkestrafikuppgifterna från länsstyrelserna (prop. 2009/10:20).

Det är värt att inledningsvis erinra om att de förslag som framförs i denna proposition handlar om att införa möjligheter till en enhetlig finansiering av samtliga trafikslag inom Transportstyrelsen. Detta sker genom att ett antal författningar ändras för att åstadkomma en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter. Det är också av vikt att påtala att ett införande av bemyndiganden att meddela föreskrifter om avgifter inte nödvändigtvis innebär att bemyndigandena kommer att utnyttjas fullt ut.

Övergripande innebär förslaget om en omläggning av finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet ett förtydligande av fördelningen av betalningsansvaret för myndighetens verksamhet. Skattekollektivet kommer därmed att finansiera det regelgivningsarbete som behövs ur ett samhällsperspektiv och är en kollektiv nytta. Företag och enskilda kommer, via avgifter, att finansiera den verksamhet man belastar Transportstyrelsen med avseende tillsyn, ärendehandläggning eller registerhållning. Det innebär att skattebetalare som t.ex. inte har bil eller bedriver yrkesmässig trafik inte kommer att betala för Transportstyrelsens kostnader för sådan verksamhet. Att övergå till brutto-redovisning ger även en möjlighet till bättre överblick och styrning av Transportstyrelsen.

Förslaget om överföring av uppgifter inom vägarbetstidsområdet till Transportstyrelsen innebär att antalet inblandade myndigheter minskar samt en mer sammanhållen tillämpning av regelverken.

Några exakta avgifter och avgiftsnivåer är inte föremål för regeringens förslag. Sådana kommer i stället att framgå av de författningsförslag eller föreskrifter på lägre nivå som kan bli resultatet av ett eventuellt antagande av denna proposition. Däremot kan givetvis mer övergripande antaganden om kostnadsmissiga konsekvenser presenteras, liksom konsekvenser av annat slag som beräknas bli följden av förslagen. Merparten av nedanstående antaganden bygger på uppgifter från Transportstyrelsen.

8.1 Konsekvenser på statsbudgeten

Förslaget bedöms ge mycket begränsade effekter på statsbudgeten. Totalt sett innebär förslaget att statens intäkter och utgifter är i princip oförändrade. Förslaget syftar inte till att förändra omfattningen på Transportstyrelsens verksamhet. Intäkterna från offentlighetsavgifter för verksamheterna beräknas minska med 0,8 procent från en beräknad nivå på 1 681 miljoner kronor för 2014 och nuvarande finansierings-system. Motsvarande förändring beräknas ske på utgiftssidan och då som en ökning med 0,8 procent från en uppskattad nivå på 2 197 miljoner kronor för samma år, (se tabell 8.1 där 2014 anges som referensår eftersom Transportstyrelsens justeringar av verksamhetens finansiering kommer att pågå till 2014).

Regeringens förslag till anslag och redovisning av avgiftsfinansierad verksamhet som presenterats under utgiftsområde 22 Kommunikationer i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/2011:1) utgår från de nya

finansieringsformer som presenteras i denna proposition. Vidare utgår förslagen i budgetpropositionen från det kompletterande underlag rörande verksamhetens finansieringsbehov som Transportstyrelsen på regeringens uppdrag redovisat den 30 juni 2010.

Regeringen har i samband med prövningen av frågan om ett nytt finansieringssystem för Transportstyrelsen också gjort bedömningen att det är lämpligt att ändra redovisningen av avgiftsintäkterna så att de i huvudsak redovisas mot inkomsttitel och därmed inte längre disponeras av myndigheten. Genom en övergång till bruttoredovisning kan en bättre överblick och styrning av verksamhetens omfattning säkerställas. I enlighet med vad som anförts i budgetpropositionen för 2011 medför detta att anslaget för Transportstyrelsen bör ökas med huvuddelen av de intäkter från den offentligt rättsliga verksamheten som myndigheten skulle ha disponerat enligt nuvarande redovisningsprinciper. Vissa avgifter av transfereringskaraktär ska dock även fortsatt disponeras av myndigheten. Övergången till bruttoredovisning för den avgiftsfinansierade verksamheten motiverar även en teknisk justering av utgiftstaket.

Tabell 8.1 Förändring i avgifts- och skattefinansiering 2014

Miljoner kronor

Verksamhetsområden	Väg	Järnväg	Sjöfart ²	Luftfart	Totalt ³
2011-års priser					
Avgiftsintäkt nuvarande ¹	1023	0	187	471	1681
Avgiftsintäkt förslag ¹	1090	42	82	454	1668
Förändring	67	42	-105	-17	-13
Skattefinansiering nuvarande	429	73	14	0	516
Skattefinansiering förslag	362	30	119	17	529
Förändring	-67	-42	105	17	13
Totalt nuvarande	1452	73	201	471	2197
Andel skattefinansierat nuvarande	30%	100%	7%	0%	23%
Totalt förslag	1452	73	201	471	2197
Andel skattefinansierat förslag	25%	42%	59%	4%	24%

¹ Avgiftsintäkterna avser Transportstyrelsens beräknade intäkter i den offentligt rättsliga verksamheten (exklusive den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll (GAS) inom luftfart). Avgifter i uppdragsverksamhet motsvarande 115 miljoner kronor ingår således inte.

² Till största delen förklaras skillnaden i reducerade avgiftsintäkter från sjöfarten av att den generella finansieringen som skett genom farledsavgiften upphör. Verksamheten väntas istället finansieras med direkta avgifter för tillsyn, tillstånd och registerhållning medan regelgivning och stabsavgifter i enlighet med förslagna finansieringsprinciper ska finansieras via skattekollektivet.

³ Totala volymen avgifter och skattefinansiering motsvarar det som utgjort underlag för beräkning av Transportstyrelsens anslag på 2 182 miljoner kronor som framgår av budgetproposition för 2011. Siffran i tabellen tar dock inte hänsyn till övriga förslag till justeringar av anslaget som följer av budgetpropositionen.

Som anförts i avsnitt 5.3 är det regeringens mening att Transportstyrelsens verksamhet i huvudsak ska finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag. Ett grundläggande syfte med förslaget är således att göra konkurrensvillkoren mellan de fyra trafikslagen mer jämförbara genom att etablera förutsättningar för en enhetlig finansiering av verksamheterna. Med denna utgångspunkt om att skapa likartade ekonomiska villkor för samtliga trafikslag är bedömningen att också transparensen ökar. Detta kommer att bidra till en ökad tydlighet när andra hänsynstaganden görs för de privatpersoner och näringar som omfattas av Transportstyrelsens verksamhet. Transportstyrelsen gör även bedömningen att enhetliga principer för avgiftsuttag för myndighetens verksamhet inom samtliga trafikslag kommer att ge ökade incitament för att effektivisera verksamheten, tillvarata samordningsfördelar och tillämpa ett trafikslagsövergripande perspektiv i myndighetens verksamhet.

Transportstyrelsen har remitterat förslag till föreskrifter om avgifter inom järnvägs-, sjöfarts- och vägtrafikområdet med tillhörande konsekvensutredning (TSG 2010-592). Remissvar ska lämnas senast den 4 oktober 2010. Transportstyrelsens förslag till avgifter och avgiftsnivåer beträffande tillsyn, ärendehandläggning och registerhantering innebär att myndighetens verksamhet, med förbehåll för att riksdagen och regeringen också beslutar de lag- och förordningsändringar som är nödvändiga, i huvudsak kommer att finansieras med avgifter från den 1 januari 2011. Myndigheten har inte lämnat förslag på ändrade föreskrifter inom luftfartsområdet då ytterligare analys behövs. Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att några överflyttningseffekter mellan trafikslagen med anledning av de förändrade finansieringsprinciperna i regeringens förslag inte kan förutses.

Med *Transportstyrelseutredningens* förslag om en fullständig avgiftsfinansiering, skulle järnvägssektorn och vägsektorn drabbas av ytterligare kostnader i jämförelse med regeringens förslag. Även utredningens tredje förslag skulle innebära en kostnadsökning för järnvägsbranschen men i princip ett oförändrat avgiftsuttag inom vägsektorn. Utredningens förstahandsförslag skulle innebära en oförändrad situation för luftfarts- och sjöfartssektorerna. Utredningens tredje förslag skulle innebära minskade pålagor inom sjöfartsområdet och luftfartsområdet.

Regeringens nu lämnade förslag innebär att andelen avgiftsfinansiering och skattefinansiering för Transportstyrelsens verksamhet inom transportområdet totalt sett ändras endast marginellt. Skattefinansieringen bedöms öka med 0,8 procent. Förslaget innebär att relationen mellan avgiftsfinansiering och skattefinansiering kommer att justeras för respektive trafikslag, dock i olika omfattning. När det gäller vägsektorn innebär förslaget en ökning av avgiftsfinansieringen med fem procent, inom järnvägssektorn införs avgifter motsvarande 59 procent av verksamhetens omfattning och inom sjöfartsområdet minskar avgiftsfinansieringen med 52 procent. För luftfartsområdet sker endast marginella justeringar då Transportstyrelsen bedömer att ytterligare överväganden behövs.

Som framgår av tabell 8.1 bedöms statens intäkter från avgiftsbelagd offentligverksamhet på transportområdet öka inom järnvägs- och vägområdet medan den skattefinansierade andelen inom dessa trafikslag väntas minska. Inom luftfarts- och sjöfartsområdet, där verksamheten i dagsläget i huvudsak är avgiftsfinansierad, väntas i stället intäkterna från avgifterna minska medan den andel som är skattefinansierad beräknas öka.

Inom järnvägsområdet är den principiella förändringen av regeringens förslag störst eftersom verksamheten går från att vara helt anslagsfinansierad till att i stora delar (59 procent) finansieras med avgifter. En stor andel av dessa avgifter kommer dock att riktas mot Trafikverket i dess roll som infrastrukturförvaltare. De avgifter som Transportstyrelsen avser debitera infrastrukturhållare som förvaltar tågspår kan i enlighet med järnvägslagens (2004:519) bestämmelser om banavgifter endast i begränsad utsträckning föras vidare till trafikutövarna. Detta innebär att fasta kostnader för infrastruktur inte i någon högre grad kan drabba nyttjarna av järnvägssystemet. För övriga infrastrukturförvaltare, t.ex. förvaltare av privata terminalspår, gäller andra avgiftsregler som baseras på självkostnadsprincipen. I dessa fall finns större möjligheter att föra avgifterna vidare på kapacitetskunderna, ytterst transportköparna. Mot bakgrund av att förändringarna skulle innebära en väsentlig ekonomisk skillnad för branschens aktörer att från en dag till en annan gå från anslagsfinansiering till en avgiftsfinansiering av det föreslagna slaget, gör Transportstyrelsen bedömningen att det är rimligt att avgifterna införs successivt under en övergångsperiod. Detta ger aktörerna möjlighet att planera och anpassa sig till förändringen.

Även inom vägsektorn innebär förslaget att en större del av verksamheten än i dag (cirka 75 procent mot tidigare 70 procent) finansieras med avgifter. Detta gäller framför allt inom tillsynsområdet. Den höga andelen avgiftsfinansiering inom vägsektorn är emellertid inte fullt ut jämförbar med övriga trafikslag då den avgiftsbelagda verksamheten rörande körkort och fordon omfattar enskilda i icke jämförbar utsträckning.

Beträffande luftfarts- och sjöfartssektorerna bedöms däremot verksamheterna i en större utsträckning än i dag finansieras via skattekollektivet. Beroende på hur avgifternas detaljutformning kommer att se ut kan dock enskilda aktörer få erlagga högre avgifter än i dag även inom dessa sektorer. Inom sjöfartområdet bedöms andelen som är skattefinansierad öka från sju till 59 procent. Större förändringar inom luftfartsområdet beräknas dock inte ske i närtid då Transportstyrelsen bedömer att ytterligare analys behövs.

Förslaget bedöms innebära ett ökat antal avgifter inom trafikslagen vad gäller tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning, se tabell 8.2. Totalt beräknas antalet avgifter öka med 22 procent.

Tabell 8.2 Bedömning av förändringar i antalet avgifter 2014

Verksamhetsområden	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart ¹	Totalt
Tillsyn i dag	1	0	23	40	64
Tillsyn förslag	9	4	23	42	78
Tillstånd i dag	51	0	16	70	137
Tillstånd förslag	58	15	23	72	168
Registerhållning i dag	1	0	14	16	31
Registerhållning förslag	2	1	20	14	37
Normering i dag	0	0	0	1	1
Normering förslag	0	0	0	1	1
Totalt i dag	53	0	53	127	233
Totalt förslag	69	20	66	129	284
Förändring	+16	+20	+13	+2	+51

¹ Inom luftfartsområdet kommer den s k myndighetsavgiften, som bl.a. finansierar normeringsuppgifter/regelgivning, att kvarstå eftersom Transportstyrelsen avser att analysera avgifterna inom luftfarten ytterligare.

8.3 Konsekvenser för kommuner och statliga myndigheter

Samtliga kommuner, landsting och myndigheter berörs på ett eller annat sätt av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet, t.ex. i egenskap av innehavare av fordon eller fartyg, eller i egenskap av infrastrukturförvaltare.

Kommuner och landsting

Förslaget bedöms ha begränsad inverkan på kommunernas och landstingens kostnader och därför inrymmas inom befintliga resurser.

Inom vägsektorn bedöms cirka 100 kommuner beröras av nya avgifter inom tillsyn och ärendehantering då de bedriver förarutbildning och förarprov i de kommunala skolorna. Kostnaden bedöms av Transportstyrelsen till cirka 52 000 kronor per kommun.

Kommuner kommer att påverkas i egenskap av infrastrukturförvaltare inom järnvägsområdet. Uppskattningsvis 95 kommuner påverkas som järnvägsinfrastrukturförvaltare genom avgifter för tillstånd och tillsyn avseende industrispår och stickspår, exempelvis vid kommunala hamnar. Ett antal landstingsägda bolag är registrerade som ägare av järnvägsfordon och berörs därmed av en registerhållningsavgift inom järnvägssektorn. Dessa ingår i sammanställningen rörande konsekvenser för företag.

Med förbehåll för att riksdagen och regeringen också beslutar de lag- och förordningsändringar som följer av regeringens förslag till vägsäker-

hetslag (prop. 2009/10:230) kommer Stockholms kommun i egenskap av väghållare för den del av E20 som går genom Stockholms innerstad och som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) att påverkas genom avgifter för ärendehantering och tillsyn.

Prop. 2010/11:30

Sammanlagt 30 kommuner bedöms beröras av Transportstyrelsens avgifter i de fall de äger och driver hamnar. Detta rör sig dock om avgifter som redan i dag betalas för t.ex. tillsyn av fartyg och hamnar.

Inom luftfartsområdet bedöms inte förslagen ge några ekonomiska effekter för kommuner. Totalt 85 kommuner berörs inom luftfarten genom att de är ägare av flygplatser. Sammanlagt 10 kommuner berörs genom att de är ägare av luftfartyg, ofta genom flygskola eller dylikt. Landsting berörs genom att de är innehavare av landningsplatser för helikopter.

Tabell 8.3 Antal kommuner och landsting som berörs av Transportstyrelsens avgifter

Verksamhetsområden	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart
Tillsyn i dag	0	0	30	85
Tillsyn förslag	100	95	30	85
Tillstånd i dag	100	0	0	85
Tillstånd förslag	100	95	0	85
Registerhållning i dag	0	0	19	10
Registerhållning förslag	0	0	19	10
Normering i dag	0	0	0	0
Normering förslag	0	0	0	0
Totalt antal i dag	100	0	49	85
Totalt antal förslag	100	95	49	85
Förändring	0	+95	0	0

Trafikverket

Trafikverket berörs av avgifter inom järnvägssektorn i sin roll som den dominerande infrastrukturförvaltaren.

Inom vägsektorn förrättas förarprov främst i Trafikverkets 33 förarprovskontor. Förslaget bedöms medföra kostnader för den tillsyn som Transportstyrelsen utövar över dessa. Kostnaden bedöms av Transportstyrelsen till ca 110 000 kronor per kontor. Förarprovsvärksamheten finansieras genom de avgifter som Trafikverket tar ut från körkortstagarna.

Med förbehåll för att riksdagen och regeringen också beslutar de lag- och förordningsändringar som följer av regeringens förslag till vägsäkerhetslag (prop. 2009/10:230) kommer Trafikverket i egenskap av väghållare för de allmänna vägarna i TEN-T-vägnätet att påverkas genom avgifter för ärendehantering och tillsyn. För närvarande har

Sjöfartsverket

Förslaget innebär att behovet av finansiering av Transportstyrelsens verksamhet inom sjöfartsområdet i form av farledsavgifter som gått via Sjöfartsverket minskar kraftigt 2011 och beräknas upphöra 2013. Påverkan på Sjöfartsverket är således av administrativ karaktär och innebär att Sjöfartsverket måste analysera och justera farledsavgifterna.

Transportstyrelsen

Den föreslagna finansieringen innebär förändrade rutiner kring Transportstyrelsens administration eftersom en ökad fakturering kommer att bli nödvändig till följd av att fler verksamheter ska finansieras genom avgifter. Dock finns erfarenhet av sådan hantering inom organisationen då luftfarts- och sjöfartsområdet samt stora delar av väg tidigare har varit avgiftsfinansierade. Genom bildandet av en gemensam ekonomiavdelning finns redan rutiner för faktureringen av avgifter, varför arbetet med att bygga upp ytterligare sådana rutiner måste anses som relativt begränsat för myndigheten som helhet även om det inom vägtrafik- och järnvägsområdet torde krävas ett initialt merarbete. Vidare kan det konstateras att den absoluta merparten av faktureringsobjekten redan omfattas av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet. Detta innebär att den information som krävs för att fakturera redan finns i det gällande tillståndet.

Sveriges Domstolar

Förslaget bedöms få marginella om ens några konsekvenser för Sveriges Domstolar. De beslut om att ta ut avgifter som i senare led kan bli konsekvensen av de föreslagna bemyndigandena är beslut som går den enskilde emot och som därför kan överklagas enligt huvudregeln i 22 § förvaltningslagen (1986:223). Någon begränsning i överklagbarheten finns inte föreskriven i någon författning inom de nu aktuella områdena. Detta förhållande förväntas emellertid inte innebära mer än en högst marginellt ökad måltillströmning till förvaltningsdomstolarna. Redan i dag tas en mycket stor mängd avgifter ut inom transportområdet vilket dock inte renderat mer än ett ytterst fåtal överklaganden, uppskattningsvis färre än fem per år. De eventuellt ökade kostnader som kan bli följden av de ytterligare avgifter som kan beslutas med stöd av de föreslagna bemyndigandena förutsätts därför rymmas inom befintliga anslag.

Arbetsmiljöverket

Den föreslagna överföringen av uppgifter inom väg-, flyg- och järnvägsarbetstidsområdena från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen innebär en minskning av antalet uppgifter för Arbetsmiljöverket. Under 2008

genomförde Arbetsmiljöverket 221 tillsynsinspektioner med stöd av vägarbetsstidslagstiftningen. Detta motsvarar mindre än en procent av antalet arbetsställen. Enligt verket kräver de direkta arbetsplatsbesöken vid denna verksamhetsvolym 1,5 årsarbetskrafter. När det gäller flyg- och järnvägsarbetstillsynen finns inga uppgifter om att några sådana skett. Tillsammans med övrig handläggning såsom exempelvis planering och reskostnader bedöms arbetsuppgifter motsvarande två årsarbetskrafter flyttas från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen.

Försvarsmakten

Inom Försvarsmakten förrättas förarprov. Förslaget bedöms medföra kostnader för den tillsyn som Transportstyrelsen utövar över sådan verksamhet och som tidigare inte varit avgiftsbelagd. Transportstyrelsen bedömer att den genomsnittliga kostnaden per enhet som anordnar förarprov inom Försvarsmakten (totalt cirka 70) uppgår till ca 46 000 kronor per år. Kostnaderna förutses rymmas inom befintliga resurser.

8.4 Konsekvenser för företag

Förslaget om nytt avgiftssystem syftar till att skapa en enhetlig och effektiv finansiering av Transportstyrelsens verksamhet oberoende av vilket trafikslag avgifterna avser. Förslaget syftar därmed till att göra konkurrensförhållandena mellan de fyra trafikslagen mer jämförbara och bedöms därmed ge positiva effekter i den delen. För Transportstyrelsens avnämare bedöms den föreslagna finansieringen inte medföra ökade administrativa kostnader av relevans. Detta då det nödvändiga underlaget för myndigheten att kunna fullgöra faktureringen i allt väsentligt redan finns tillgängligt för myndigheten i befintliga tillståndsregister. Någon ytterligare börda härvidlag torde därför inte träffa företagen.

I det svenska näringslivet finns drygt 900 000 registrerade företag, och av dessa är ca 550 000 fysiska personer (Statistiska Centralbyråns, SCB:s, Företagsregister). Ett stort antal företag berörs på ett eller annat sätt av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet i egenskap av innehavare av fordon och farkoster, eller i egenskap av infrastrukturhållare. Exempelvis finns cirka 200 000 juridiska personer registrerade i vägtrafikregistret som fordonsägare. Utöver detta är det rimligt att anta att fordon som är registrerade på individer brukas i enskilda bolag. Förslaget omfattar således ett stort antal företag. Det antal företag som kan komma att påverkas av ändrat avgiftsuttag med anledning av förändrade finansieringsprinciper är dock färre, se tabell 8.4.

Tabell 8.4 Antalet företag som berörs av Transportstyrelsens avgifter

Prop. 2010/11:30

Verksamhetsområden	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart
Tillsyn i dag	225	0	1 000	450
Tillsyn förslag	53 000	500	1 000	450
Tillstånd i dag	29 500	0	200	400
Tillstånd förslag	26 900	500	200	400
Registerhållning i dag	26 100	0	6 100	100
Registerhållning förslag	26 100	140	6 100	100
Normering i dag	0	0	0	0
Normering förslag	0	0	0	0
Totalt i dag	29 500	0	6 100	450
Totalt förslag	53 000	500	6 100	450
Förändring	+23 500	+370	0	0

Järnväg

Förslaget påverkar på ett eller annat sätt ungefär 500 verksamhetsutövare inom järnvägsområdet. En avgiftsbeläggning enligt det nyligen från Transportstyrelsen remitterade förslaget för 2011 och preliminära förslagen därutöver för 2012 och 2013, kommer att medföra ökade kostnader för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stat, kommun, ideella föreningar och tillverkningsindustri. Även andra aktörer berörs, exempelvis företag som hyr ut vagnar. Förslaget innebär för 2011 avgiftsbeläggning av registerhållning och prövning av ansökningar om godkännande av delsystem för järnväg, tunnelbana och spårväg. Därutöver bedöms förslaget innebära att tillstånds- och behörighetsprövning, säkerhets- och marknadstillsyn, dispenshantering och prövningar för övriga godkännanden avgiftsbeläggs delvis under 2012 och fullt ut från och med 2013.

Transportstyrelsen gör bedömningen att för de största och de flesta aktörerna kommer den ökade kostnaden att understiga 1 promille av omsättningen ett normalår. För ett flertal mindre aktörer bedöms dock kostnaden för avgifterna att utgöra en högre andel av omsättningen. Transportstyrelsen avser därför att särskilt beakta konsekvenserna för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och ideella föreningar vars verksamhet är av liten omfattning med obetydliga risker. Vidare gör Transportstyrelsen bedömningen att ett successivt införande av avgifter på järnvägsområdet under tre år i kombination med särskild hänsyn till vissa verksamhetsutövare, möjliggör åtgärder i branschen som begränsar negativ påverkan på konkurrensförhållandena i Sverige.

Tidigare har tillsynen mot järnvägsbranschen varit helt finansierad med anslag, varför inga avgifter har belastat aktuella avnämare. Inom järnvägssektorn berör förslagen cirka 100 järnvägsföretag och cirka 480 infrastrukturförvaltare, varav cirka 70 stycken är både

järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Därutöver berörs även ett 20-tal företag i tillverkningsindustrin och ett antal fordonshållare. Bland infrastrukturförvaltarna handlar det om Trafikverket, ett fåtal mellanstora och över 400 små infrastrukturförvaltare bl.a. förvaltare av industrispår (kommunala och privata) och andra stickspår där järnvägstrafiken inte är den huvudsakliga verksamheten. En grov uppdelning delar in järnvägsföretagen i fyra grupper: mycket stora (2), större företag (cirka 5), mellanstora företag (cirka 20) och mindre företag (cirka 75). Företagen inom tunnelbana och spårväg berörs också av förslagen. För de största företagen kommer avgiftsbelastningen att innebära avgifter på flera miljoner kronor per år och företag, medan den kommer att vara betydligt lägre för mindre företag. Förutom infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kommer de företag som tillverkar delsystem för järnväg, tunnelbana och spårväg enligt förslaget att få betala avgifter för godkännande av delsystem, vilket för komplexa system kan medföra inte oväsentliga kostnader.

Luftfart

På luftfartens område förutses inga större förändringar i avgiftsuttaget eftersom verksamheten redan idag är avgiftsfinansierat fullt ut. En viss lättnad inom luftfartens område kan dock väntas ske om regelutveckling, stabsarbete samt tvistlösning på sikt finansieras genom skatt. Transportstyrelsen förutser att det även kan komma att behöva göras justeringar inom den avgiftsfinansiering som myndigheten idag har inom luftfartsområdet och som är oberoende av de principer om finansiering som följer av denna proposition. Myndigheten gör dock bedömningen att ytterligare analyser behöver göras och att förändringar i avgiftssättningen inom luftfartsområdet inte heller bör genomföras i dagsläget mot bakgrund av den mycket ansträngda situationen för branschen.

Sjöfart

Förslaget bedöms bl.a. innebära att nya avgifter införs i begränsad omfattning rörande tillstånd och annan ärendehandläggning. Transportstyrelsen har aviserat nya avgifter för sjösäkerhetsanordningar, för preliminär bedömning av sjötid, kompletterande utbildningar för förnyelse av behörighet, godkännande av utbildningsanordnare, samt för vissa dispensfrågor. Inom registerhållningen bedöms vidare att avregistrering av skepp, inskrivning av förvärv av båt samt dödande av inteckning kommer att avgiftsbeläggas och att en registerhållningsavgift införs.

Förslagen påverkar på ett eller annat sätt 9 800 företag inom sjöfartsområdet.

Inom sjöfartsområdet har Transportstyrelsens verksamhet till övervägande del varit avgiftsfinansierad. En stor del av avgiftsfinansieringen har skett genom de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar ut och som debiteras godstransportörer efter fraktvolym. Genom att verksamhet såsom regelgivning och stabsuppgifter enligt de nya finansieringsprinciperna ska finansieras via skattekollektivet väntas finansieringen via

avgifter inom sjöfartsområdet totalt sett minska och framförallt bidra till att finansieringen via farledsavgifter minskar kraftigt 2011 för att sedan upphöra 2013. Det minskade finansieringsbehovet för Transportstyrelsens verksamhet innebär således en lättnad i det kostnadsunderlag som ligger till grund för farledsavgifterna. Farledsavgifterna omfattar operatörer med fraktverksamhet i svenska farleder och till detta kollektiv hör såväl inhemska som internationella aktörer.

Väg

Vägsektorn är idag finansierad genom såväl avgifter som skatt. Transportstyrelsens verksamhet inom vägtrafikområdet i fråga om tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning är delvis skattefinansierad. Regeringens förslag innebär att delar av verksamheten som tidigare varit skattefinansierade kommer att bli avgiftsfinansierade. Transportstyrelsen har aviserat nya avgifter bl.a. i fråga om tillsyn inom vägtrafikområdet. De verksamheter som avses är de som följer av den avreglerade fordonsbesiktningsverksamheten, kör- och vilotider i företag, tillsyn över trafikskolor och annan utbildning, förarprovning, förslaget om vägsäkerhetslag, tillsyn av vägtunnlar, elektroniska vägavgiftssystem samt inom yrkestrafiken. När det gäller tillstånd och andra provningar förutses nya avgifter beträffande såväl fordon som förare.

Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att förslagets ekonomiska påverkan på företagen är marginell och att konkurrensen mellan företagen i landet och internationellt inte påverkas.

Med förbehåll för att riksdagen och regeringen också beslutar de lag- och förordningsändringar som följer av regeringens förslag till vägsäkerhetslag (prop. 2009/10:230) kommer Öresundsbro Konsortiet i egenskap av väghållare för den enskilda vägen Öresundsbron i TEN-T-vägnätet att påverkas genom avgifter för ärendehantering och tillsyn.

Den föreslagna överföringen av uppgifter inom vägarbetsområden från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen berör företag som är föremål för tillsynen och, i förekommande fall, dispensprovningarna. Förslaget innebär att antalet inblandade myndigheter minskar avseende den samlade tillsynsverksamhet som träffar vederbörande. Det bör uppfattas som effektivt och förenklande att Transportstyrelsen får ett mer samlat ansvar vilket bl.a. torde innebära en mer sammanhållen tillämpning av regelverken. I den mån företagens administrativa kostnader påverkas bör de, som en följd härav, minska.

8.5 Konsekvenser för enskilda

Förslaget påverkar på ett eller annat sätt cirka 5,5 miljoner personer.

Vad gäller de ekonomiska konsekvenserna för privatpersoner är detta beroende av hur Transportstyrelsens detaljutformning av avgifterna slutligen kommer att se ut. I flera fall medför förändringen att det direkta avgiftsuttaget från privatpersoner kommer att öka. Förslaget medför även att vissa kostnader som påförs företagen kan komma att överföras till konsumentledet. Transportstyrelsens bedömning är dock att förslagets

ekonomiska påverkan på företagen är marginell, varför effekterna för Prop. 2010/11:30 privatpersoner också bör vara begränsad.

Tabell 8.5 Antalet privatpersoner som berörs av Transportstyrelsens avgifter

Verksamhetsområden	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart
Tillsyn i dag	0	0	2 300	0
Tillsyn förslag	0	0	2 300	0
Tillstånd i dag	5 500 000	0	12 000	20 000
Tillstånd förslag	5 500 000	3 500	12 000	21 000
Registerhållning i dag	3 800 000	0	3 400	900
Registerhållning förslag	3 800 000	35	3 400	900
Normering i dag	0	0	0	0
Normering förslag	0	0	0	0
Totalt antal i dag	5 500 000	0	17 700	20 900
Totalt antal förslag	5 500 000	3 535	17 700	21 900
Förändring	0	+3 535	0	+1 000

8.6 Övriga konsekvenser

Förutom det som tidigare redovisats beräknas de föreslagna ändringarna inte få några särskilda konsekvenser. Transportstyrelsen gör bedömningen i sin remiss med förslag till föreskrifter om avgifter att förändringarna inte får någon effekt på arbetsmarknaden eller sysselsättningen.

Vidare bedöms inte jämställdheten mellan män och kvinnor påverkas. I det sammanhanget kan noteras att den föreslagna ändringen avseende väg-, flyg- och järnvägsarbetstiderna inte ändrar möjligheten att avvika från bestämmelserna genom kollektivavtal; en ordning som innebär viss flexibilitet vilket i sin tur underlättar kombinationen av arbets- och familjeliv.

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

Förslagets syfte att göra villkoren för trafikslagen mer jämförbara samt öka effektiviteten och samordningen bedöms inverka positivt på styrning och genomförande av verksamheterna inom transportområdet och därmed bidra till uppfyllande av de transportpolitiska målen.

9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

1 a §

Tredje stycket ändras så att regeringen kan överlämna till myndighet att meddela föreskrifter om de expeditionsavgifter som i dag regleras i paragrafen. Dessutom görs ett tillägg med innebörden att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer även får meddela föreskrifter om avgifter för *registrering*. Några sådana avgifter som de sistnämnda tas inte ut idag. I övrigt ändras bestämmelsen endast redaktionellt. Förslaget har kommenterats i avsnitt 5.5.3.

9.2 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

59 §

Lagen saknar i dag bestämmelser om avgifter. Tillägget i *första stycket* ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, möjlighet att föreskriva om skyldighet att betala avgift för sådan prövning som regleras i paragrafen. Den prövning som avses är ansökan om medgivande att lagen inte ska gälla i fråga om visst fartyg och under närmare angivna förutsättningar.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.5.2.

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

1 §

Nuvarande lydelse i förslag 2.3 (se vänsterspalt s. 11) skiljer sig från lagrådsremissens förslag avseende samma lag (bilaga 9) eftersom paragrafen ändrats i tiden efter lagrådsremissen, prop. 2009/10:20. Den föreslagna lydelsen är däremot densamma som i lagrådsremissen – nu med hänsyn tagen till de ändringar som Lagrådets yttrande föranlett, se nedan kommenterat.

Andra stycket delas upp i ett andra och ett tredje stycke. I andra stycket 2 ändras uttrycket ”granskning eller kontroll” till ”tillsyn” i enlighet med den terminologi som används genomgående i propositionen. Dessutom läggs det i andra stycket 2 till en hänvisning till första stycket 6 och 14 dvs. bestämmelser i sjötrafikförordningen (1986:300) respektive förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., – härafter kallad kör- och vilotidsförordningen – liksom förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. När det gäller hänvisningen till första stycket 6 görs dessutom, efter *Lagrådets* påpekande, en begränsning av bemyndigandet eftersom bestämmelser om tillsyn finns endast avseende säkerhets-

anordningar för sjötrafiken. Den nuvarande hänvisningen till första stycket 13, som inte ändras i sak, avser bestämmelser om svävare enligt svävarfartsförordningen (1986:305)

I punkt 3 införs delvis nya bemyndiganden att meddela föreskrifter om avgifter för *ärendehandläggning* enligt bestämmelser som avses i

- första stycket 5, dvs. avseende s.k. kustfartstillstånd enligt förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.; bestämmelsen är ett förtydligande av nuvarande andra stycket 5,
- första stycket 6, bl.a. avseende säkerhetsanordningar för sjötrafiken enligt sjötrafikförordningen,
- första stycket 8, dvs. avseende trafik på väg eller i terräng enligt trafikförordningen (1998:1276),
- första stycket 13, dvs. avseende godkännande att använda svävare enligt svävarfartsförordningen, och
- första stycket 14, dvs. avseende kör- och vilotider samt färdskrivare varmed avses t.ex. avgift för färdskrivarkort och dispensprövningar. Dessutom ingår i punkten 14 även förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter.

Begreppet ”ärendehandläggning” används som den sammanfattande benämningen för olika verksamheter vilket angetts i bl.a. avsnitt 5.5.1. När det gäller ärendehandläggningen i första stycket 5 avses prövning av undantag från bestämmelser om förbud mot cabotage, i första stycket 6 avses frågor om tillstånd att inrätta vissa sjösäkerhetsanordningar enligt 3 kap. 2 § sjötrafikförordningen och i första stycket 8 avses prövning av undantag med stöd av 13 kap. 3 och 4 §§ trafikförordningen. Vidare i första stycket 13 avses godkännande att använda vissa svävare enligt 10 § svävarfartsförordningen och i första stycket 14 exempelvis prövning av undantag och frågor om utfärdande av färdskrivarkort enligt 2 kap. 3 § respektive 5 kap. 1 § kör- och vilotidsförordningen. Även ytterligare ärendehandläggningar kan förekomma.

I lagrådsremissen fanns även ett förslag på bemyndigande i andra stycket 3 avseende registrering enligt bestämmelser som avses i första stycket 14, dvs. bestämmelser avseende kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. Vid föredragningen i *Lagrådet* konstaterades att denna punkt är obehövlig eftersom sådant bemyndigande ingår i den föreslagna ändringen i lagen (2001:558) om vägtrafikregister, förslag 2.14 i denna proposition.

Till *tredje stycket* flyttas nuvarande andra stycket 3, 4 och 6 för att åstadkomma bättre överskådlighet.

De bestämmelser som hör till vägområdet har kommenterats i avsnitt 5.5.1 och de som hör till sjöfartsområdet i avsnitt 5.5.2.

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

I *första stycket* görs en språklig ändring.

Genom tillägget i *tredje stycket* införs en möjlighet för regeringen att överlämna till myndighet att meddela föreskrifter om avgifter för registrering.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.2.

9.5 Förslaget till lag om ändring i containerlagen
(1980:152)

Prop. 2010/11:30

9 a §

Paragrafen är ny. Lagen saknar i dag bestämmelser om avgifter. Genom den nya bestämmelsen införs en möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för den *tillsynsverksamhet* som framgår av lagstiftningen.

I de lagförslag som remitterades till Lagrådet hade avgiftsbemyndigandena en annan formulering och avslutades med "...föreskrifter som meddelats med stöd av lagen *eller tillämplig förordning*." Med "föreskrifter som meddelats med stöd av lagen" avses i denna proposition föreskrifter på såväl förordnings- som myndighetsnivå. Formuleringen återkommer i ett flertal förslag.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.2.

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

6 kap.

8 §

I dag finns i paragrafen uttryckligt bemyndigande avseende tillsyn av *fartyg*. Av 6 kap 15 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg framgår dock att Transportstyrelsen utövar tillsyn även över efterlevnaden av bestämmelserna i 3 kap. i lagen dvs. rörande mottagning av avfall. Härmed avses något annat än själva fartyget varför paragrafen ändras så att föreskrifter kan meddelas om avgifter för *all* tillsyn som regleras i lagstiftningen. För tydlighets skull placeras bestämmelsen i en egen punkt 1.

Likaså möjliggörs sådana föreskrifter för handläggning av ärenden. Dessa ärenden är huvudsakligen prövning av undantag och regleras i 2 kap. 25 §, 3 kap. 1 §, 4 kap. 6 § samt 6 kap. 7 § i förordningen. Bestämmelsen införs i en ny punkt 3.

Förutom punktuppställningen ändras paragrafen språkligt för att överensstämma med modernare språkbruk.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.2.

9.7 Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen
(1983:929)

31 §

En ny paragraf införs med bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter. Lagen saknar i dag bestämmelser om avgifter. Genom den nya bestämmelsen kan föreskrifter meddelas om skyldighet att betala avgift för den tillsyn som regleras i lagstiftningen och för handläggning av ärenden. De ärenden som avses är bl.a. undantagsprövningar och utfärdande av sjöfartsbok med stöd av 1 respektive 9 § mönstringsförordningen (1984:831).

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.2.

9.8 Förslagen till lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg Prop. 2010/11:30

1 §

1 *ffjärde stycket* görs ett tillägg för att möjliggöra föreskrifter om avgifter för den prövning av ansökan om undantag som föreskrivs i paragrafen. Vad som avses är den prövning som Transportstyrelsen gör med stöd av 7 § förordningen (1989:548) om tillstånd för anställning på fartyg och som avser ansökan om att lagen i vissa fall inte ska gälla. I den paragrafen hänvisas till förordningen (1991:1881) om medgivande enligt sjömanslagen (1973:232) vad gäller handläggningen.

Det bör noteras att det i dag i lagen om tillstånd för anställning på fartyg talas om ”undantag”, medan det i förordningarna talas om ”medgivande”. Det är dock samma företeelse som avses. Det föreslagna bemyndigandet följer den terminologi som redan förekommer i paragrafen.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.2.

9.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

34 §

Begreppet ”granskning och kontroll” i *första stycket* byts ut mot ”tillsyn” i enlighet med terminologin i övriga bestämmelser i lagen.

Genom tillägget avseende ärendehandläggning kan föreskrifter om avgifter meddelas även för den tillståndsprövning m.m. som regleras i lagstiftningen, dvs. tillstånd och omprövning av tillstånd att driva spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet samt godkännande av spåranläggningar eller fordon. Dessutom ändras paragrafen för att överensstämma med modernare språkbruk.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 5.5.4.

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

1 kap.

2 a §

Ändringen i *tredje stycket* innebär dels att föreskrifter får meddelas även om avgifter för *registrering* i registret, dels att regeringen får överlämna till myndighet att meddela föreskrifter om avgifter. Avgifter för registrering tas inte ut i dag. I övrigt görs endast en redaktionell ändring.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.2.

18 kap.

1 §

Tillägget i *andra stycket* innebär att föreskrifter får meddelas om skyldighet att betala avgift för prövning av ansökan om undantag att föra dagbok. Dessutom vissa språkliga ändringar.

10 kap.

1 §

I *första stycket* införs en ny punkt, 5, genom vilken regeringen uttryckligen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för *tillsyn* enligt lagen och enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) samt *ärendehandläggning* enligt lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Nuvarande bemyndigande i paragrafen ger regeringen en generell rätt att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Genom den nya punkten införs ett uttryckligt bemyndigande avseende avgifter. Avgifter inom körkortsområdet regleras i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.

Den tillsyn som bemyndigandet avser omfattar den tillsyn som finns reglerad i 4 kap. 11 och 14 §§ körkortslagen och i 8 kap. 12 § körkortsförordningen, dvs. tillsyn över introduktions- och riskutbildningen respektive förarprovningen. Något annat förfarande som är att hänföra till tillsyn finns inte i lagen eller förordningen. Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

Den ärendehandläggning som bemyndigandet avser omfattar bl.a. de tillstånd och godkännanden som återfinns i körkortslagstiftningen. Således exempelvis ansökan om körkortstillstånd, provning av ansökan om undantag från medicinska krav, förordnande som förarprovare, ansökan om utbyte av utländskt körkort och ansökan om förlängd giltighet av viss behörighet.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.5.1.

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

26 §

Paragrafen är ny. Avgifter för ansökningar om *tillstånd* till biluthyrning regleras i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet. Denna föreskrift stöder sig på ett bemyndigande i 25 § lagen om biluthyrning enligt vilket regeringen får meddela ”ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag”. Ett uttryckligt avgiftsbemyndigande saknas dock i lagen varför ett sådant bemyndigande införs. Bemyndigandet täcker avgifter för både tillsyn och handläggning av ärenden. Den ärendehandläggning som avses är provning av frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.1.

9.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Prop. 2010/11:30

10 §

Ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. trafikskolor finns i paragrafen. Något uttryckligt bemyndigande avseende avgifter finns dock inte. Med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet tas avgift ut för vissa ansökningar avseende trafikskolor. Paragrafen ändras genom tillägg med ett *andra stycke* som innebär att föreskrifter kan meddelas om skyldighet att betala avgift för såväl den tillsyn som för den handläggning av ärenden som regleras enligt lagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Den ärendehandläggning som avses är prövning av tillstånd att driva trafikskola.

Paragrafen ändras dessutom redaktionellt genom bl.a. en punktuppställning avseende befintliga föreskriftsområden.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.1.

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

38 §

Paragrafen får ett tillägg i *punkten 3* som därmed ger stöd för att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgifter för registreringen liksom för de förpliktelser i övrigt som har samband med registreringen och saluvagnslicens. I punkten 1 finns i dag ett bemyndigande att meddela föreskrifter om "andra förpliktelser beträffande registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen" etc. Härmed avses de förpliktelser av olika slag i anslutning till registreringen som framgår av 7 och 8 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Det gäller exempelvis skyldigheten att ha registreringsskylt på fordonet, var och hur skylten ska placeras, att den ska hållas ren m.m. Vidare att anmälan om påställning ska ske på visst sätt, att anmälan vid ägarbyte ska ske osv. Flertalet av dessa förpliktelser är inte sådana att de går att knyta till ett avgiftsuttag (t.ex. att registreringsskylten ska hållas ren). Avgifter tas dock ut för tillhandahållandet av skylten liksom vid anmälan om påställning av fordonet – s.k. skylt- respektive påställningsavgift. Dessa avgifter tas ut med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter på vägtrafikområdet. Ett uttryckligt bemyndigande saknas dock i lagen. Denna brist rättas till med nämnda tillägg liksom undanröjs den oklarhet som kan anses följa av att det i punkten 1 talas om föreskrifter som inte får avse skatt (underförstått således avgifter i stället) samtidigt som punkten 3 redan i dag reglerar avgifter, (se dock närmare prop. 2000/01:95 s. 206).

Dessutom omfattar tillägget i punkten 3 föreskrifter om avgifter för *ärendehandläggning*. De ärenden som förekommer är t.ex. prövningar av ansökningar om dispenser enligt 20 kap. förordningen om vägtrafikregister.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.1.

9.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner Prop. 2010/11:30

4 §

I *paragrafen* finns ett bemyndigande att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från lagen. Några bestämmelser om avgifter finns inte i dag. Genom tillägget lämnas en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för prövning av en sådan ansökan om undantag (punkt 2). Undantagsmöjligheten syftar t.ex. på de fall när det finns skäl att hänföra ett visst fordon, en viss fordonstyp eller en viss grupp av fordon till ett annat slag av fordon än som skulle bli fallet enligt 2 §, se prop. 2000/01:95 s. 109. Bestämmelsen ändras även redaktionellt genom punktuppställning samt till modernt språkbruk.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.1.

9.16 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

7 kap.

4 §

Den nuvarande formuleringen i *punkten 6* synes innebära att endast utfärdande och beslut av visst slag kan föranleda avgiftsuttag. Ändringen i punkten innebär att föreskrifter får meddelas om skyldighet att betala avgift dels för själva *prövningen* av utfärdande av behörighetsbevis – även om den senare mynnar ut i ett avslag –, dels för annan handläggning som avser ansökan om rätten att föra och tjänstgöra på fartyg. Den senare innefattar även tillståndsprovning för utbildningsanordnare.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.2.

6 §

Tillägget i *punkten 4* innebär att föreskrifter kan meddelas om skyldighet att betala avgift för verksamhet som utövas beträffande behörighet att föra fartyg m.m., vilket syftar på förhållanden som regleras närmare i förordningen (2007:237) om behörighet för sjöpersonal. Detta gäller verksamhet avseende utbildning, kompetensbedömning m.m. hos utbildningsanordnare enligt 1 kap. 13 § i förordningen. Dessutom ändras paragrafen redaktionellt med en punktuppställning.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.2.

9.17 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

8 kap.

11 §

Paragrafen är ny. Genom bestämmelsen kan föreskrifter meddelas om skyldighet att betala avgift för viss verksamhet som tillsynsmyndigheten utövar enligt lagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av

lagen. Ärendehandläggningen omfattar exempelvis prövning av frågor om godkännande av delsystem och tillstånd att bedriva järnvägstrafik. Prop. 2010/11:30

När det gäller tillsyn utövas sådan inte bara över efterlevnaden av järnvägslagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, utan också avseende ett antal EU-förordningar. Denna del av lagförslaget ingick inte i den lagrådsremiss som ligger till grund för propositionen. Anledningen till detta är bl.a. att förordningen (2009:983) om behöriga myndigheter på järnvägstrafikområdet, i vilken Transportstyrelsen pekas ut som tillsynsmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, inte trädde i kraft förrän i tiden efter föredragningen i Lagrådet. Härutöver finns ytterligare EU-förordningar enligt vilka den nationella säkerhetsmyndigheten utövar tillsyn. Det handlar om Kommissionens förordning (EG) nr 62/2006 av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och om Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 5.5.4.

9.18 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare

17 §

Genom en ändring i paragrafen möjliggörs föreskrifter om avgifter för båda de ärendehandläggningstyper som regleras i lagen och förordningen (2004:1169) om vägtransportledare. Det handlar om dels prövning av ansökan om förordnande som vägtransportledare – vilket nuvarande bemyndigande är begränsat till – dels prövning av ansökan om tillstånd att bedriva utbildning till vägtransportledare.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 5.5.1.

9.19 Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

6, 8, 21–24, 26, 30 och 32 §§

Förslagen har beskrivits i avsnitt 6, Överföring av uppgifter inom väg-, flyg- och järnvägsarbetstidsområdena. Paragraferna ändras endast på så sätt att ordet ”Arbetsmiljöverket” byts ut mot ”Transportstyrelsen” och, i förekommande fall, ordet ”skall” mot ”ska”. Ändringen av myndighetsnamnet föranleds av förslaget att föra över uppgifterna inom vägarbets-tidslagstiftningen till Transportstyrelsen.

I 24 § ändras också texten till modernare språkbruk.

Bestämmelserna har kommenterats i avsnitt 6.3.

I paragrafen, som är ny, finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter. Lagen saknar i dag bestämmelser om avgifter. Genom den nya bestämmelsen kan föreskrifter meddelas om skyldighet att betala avgift för den tillsyn och för prövning i de ärenden som regleras i lagstiftningen. Den ärendehandläggning det gäller utgörs av dispens- och tillståndsprövningar.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.1.

9.20 Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

6–8 §§

Förslaget beskrivs i avsnitt 6, Överföring av uppgifter inom väg-, flyg- och järnvägsarbetstidsområdena. Paragraferna ändras endast på så sätt att ordet ”Arbetsmiljöverket” i olika böjningsformer byts ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form. I förekommande fall byts dessutom ”skall” ut mot ”ska”.

I 7 § ändras också texten till modernare språkbruk. I 8 § dessutom ytterligare en smärre ändring.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.3.

13 §

I paragrafen, som är ny, finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för den tillsyn som regleras i lagen. Formuleringen av bemyndigandet skiljer sig från den gängse i propositionen eftersom det inte finns några ”föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen”.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 5.5.3.

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

9 §

I paragrafen, som är ny, finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter. Lagen saknar i dag bestämmelser om avgifter. Genom den nya bestämmelsen kan föreskrifter meddelas om avgifter för den tillsyn och för prövning av de dispensansökningar som regleras i lagen. Bemyndigandet är utformat på samma sätt och av samma anledning som i förslaget i avsnitt 2.20, se författningskommentaren i avsnitt 9.2.20.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.1.

9.22 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar

16 §

Lagen saknar i dag bestämmelser om avgifter. Genom ett tillägg i *paragrafen* kan föreskrifter meddelas om skyldighet att betala avgift för den tillsyn och den ärendehandläggning som regleras i lagen. Ärende-

handläggningen består av prövning av godkännanden av säkerhets- Prop. 2010/11:30
samordnare och tunnlar samt undantag.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.1.

9.23 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem

11 §

Lagen saknar bestämmelser om avgifter. Genom ett tillägg i *paragrafen* införs en möjlighet att meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för den tillsyn som regleras i lagen och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.1.

9.24 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

13 kap.

2 §

I paragrafen, som är ny, finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter. Lagen saknar i dag bestämmelser om avgifter. Inte heller finns bemyndigande i någon annan lag. Avgifter för olika ansökningar tas dock ut med stöd av förordningen (2001:652) om avgifter på vägtrafikområdet. Genom den nya bestämmelsen ges lagstöd för föreskrifter om skyldighet att betala avgift för den tillsyn och för handläggning i de ärenden som regleras i lagstiftningen. Ärendehandläggningen består av tillstånd till utbildningsverksamhet och utfärdande av kompetensbevis. Orden ”enligt denna lag och etc.” syftar på båda fallen.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.1.

9.25 Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

32 §

I paragrafen, som är ny, ges regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för den tillsyn som regleras i lagen.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 5.5.4.

9.26 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar Prop. 2010/11:30

7 §

Lagen, som ersatt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, saknar, liksom den lagen, bestämmelser om avgifter. Paragrafen ändras därför genom ett tillägg med uttryckligt bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och för handläggning av ärenden. Ärendehandläggningen består av prövning av tillstånd att bedriva utbildning. Paragrafen ändras dessutom redaktionellt genom en punktuppställning i första stycket.

Någon registrering förekommer inte i lagen. Lagtexten har därför korrigerats i förhållande till lagsrådsremissen i detta avseende.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.1.

Författning	Ändring föreslås	Anmärkning	Exempel på verksamhet som antingen redan är täckt av befintligt bemyndigande eller som berörs av förslaget bemyndigande
Lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg	Ja	Se förslag	- registrering, - bevis om inskrivn.åtgärd F (2005:142) om inskrivn av rätt t luftfartyg
Luftfartslagen (2010:550)	Nej	Bemyndigande finns	- tillstånd till luftfart LuftfartsF (2010:770)
Sjömanslagen (1973:282)	Ja	Se förslag	- prövning av ansökan om undantag F (1991:1881) om medgivande enl sjömansL
Lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	Ja	Se förslag	- ansökan om undantag trafikF (1998:1276) – finns - tillsyn enl best om kör- och vilotider F (2004:865) om kör- och vilotider etc – nytt - ansökan om tillstånd att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium m utländskt fartyg, F (1974:235) – finns
Lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott	Ja	Se förslag	- registrering F (2001:817) om reg av båtbyggnadsförskott
Arbetsmiljölagen (1977:1160)	Nej	Lagen hänvisar beträffande tillsyn till fartygssäkerhetslagen (2003:364)	- tillsyn av fartyg FartygssäkerhetsL o F (2003:438)
Containerlagen (1980:152)	Ja	Se förslag	- tillsyn ContainerF (1980:640)
Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	Ja	Se förslag	- tillsyn av fartyg o mottagn av avfall – finns delvis - ansökan om undantag från best om utsläpp – nytt F (1980:789) om åtgärder etc
Mönstringslagen (1983:929)	Ja	Se förslag	- utfärdande av sjöfartsdagbok MönstringsF (1984:831)
Lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg	Ja	Se förslag	- ansökan om undantag F (1989:548) om tillstånd för anställning på fartyg F (1991:1881) om medgivande enl sjömansL (1973:282)

Lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spår- väg	Ja	Se förslag	- ansökan om tillstånd att driva bl.a. spår- anläggningar - godkännande av spår- anläggning eller fordon F (1990:1165) om säkerhet vid t- bana o spårväg
Sjölagen (1994:1009)	Ja	Se förslag	- registrering FartygsregisterF (1995:927)
Lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritids- båtar	Nej	Bemyndigande finns	- tillsyn F (1996:53) om vissa säkerhets- och etc
Körkortslagen (1998:488)	Ja	Se förslag	- ansökan om körkorts- tillstånd - ansökan om förordnande som förarprövare, - ansökan om förlängd giltighetstid för behörighet F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig kör- kortsåterkallelse	Nej	Bemyndigande finns	- ansökan om deltagande i försöksverksamhet F (2008:1411) om försöksverk- samhet med etc
Yrkestrafiklagen (1998:490)	Nej	Bemyndigande finns	- ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik - ansökan om undantag från taxameter - tillsyn enl L o F (1998:779) F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Lagen (1998:492) om biluthyrning	Ja	Se förslag	- ansökan om tillstånd till biluthyrning F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Lagen (1998:493) om trafikskolor	Ja	Se förslag	- ansökan om tillstånd att driva trafikskola - tillsyn enl L o F (1998:978) F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän	Nej	Se fartygssäker- hetslagen (2003:364)	- tillsyn i frågor som avser arbetsmiljö FartygssäkerhetsL o F (2003:438)
Lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner	Nej	Bemyndigande finns	- tillsyn L o F (2001:1084) om buller från viss utomhusutrustning

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister	Ja	Se förslag	- registrering – finns - ansökan om dispens – nytt F (2001:650) om vägtrafikregister F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	Ja	Se förslag	- ansökan om undantag F (2001:651) om vägtrafikdefinitioner F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen	Nej	Bemyndigande finns	-tillsyn - prövning i samband med typgodkännande L o F (2001:1085) om motorfordons avgasrening F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Fordonslagen (2002:574)	Nej	Bemyndigande finns	- ansökan om typgodkännande - tillsyn FordonsF (2009:211) F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Fartygssäkerhetslagen (2003:364)	Ja	Se förslag	- tillsyn – finns - ansökan om utfärdande av behörighetsbevis – delvis nytt FartygssäkerhetsF (2003:438)
Lagen (2003:367) om kastning och lossning av bulkfartyg	Nej	Bemyndigande finns	- tillsyn F 2003:439) om lastning och lossning av bulkfartyg
Lagen (2004:487) om sjöfartsskydd	Nej	Bemyndigande finns	- tillsyn F (2004:283) om sjöfartsskydd
Järnvägslagen (2004:519)	Ja	Se förslag	- ansökan om godkännande av delsystem - ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet -tillsyn JärnvägsF (2004:526)
Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd	Nej	Bemyndigande finns	- säkerhetskontroll F (2004:1101) om luftfartsskydd
Lagen (2004:1167) om vägtransportledare	Ja	Se förslag	- tillstånd att bedriva utbildn F (2004:1169) om vägtransportledare

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	Ja	Se förslag	- ansökan om undantag
Lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	Ja	Se förslag	- tillsyn
Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	Ja	Se förslag	- ansökan om dispens F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Lagen (2006:263) om transport av farligt gods	Nej	Bemyndigande finns	- tillsyn - prövning av om visst ämne är att anse som farligt F (2006:311) om trpt av
Lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar	Ja	Se förslag	- ansökan om godkännande F (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar
Lagen (2006:1209) om hamnskydd	Nej	Bemyndigande finns	- tillsyn F (2006:1213) om hamnskydd
Lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem	Ja	Se förslag	- tillsyn F (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem
Lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	Ja	Se förslag	- utfärdande av kompetensbevis F (2007:1470) om yrkesförarkomp
Lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	Ja	Se förslag	- tillsyn
Lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar	Ja	Se förslag	- ansökan om tillstånd att bedriva utbildning - tillsyn F (2009:186) om utbildning t förare av mopeder etc F (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
Barlastvattenlagen (2009:1165)	Nej	Bemyndigande finns	- tillsyn

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.

.....

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 tillsyner 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 trafik tillstånd för sin verksamhet, ska anmäla fordonet för registrering i Trafikregistret.

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

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 besiktningssmarknaden öppnas. Dessa resursbehov är dock inget som vi beaktar i vår konsekvensbeskrivning.

.....

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.

.....

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

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 vägtransportsystemet kan den ökade avgiftsbelastningen beräknas till totalt cirka 550 Mkr.

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

.....

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.

.....

Bakgrund

Transportstyrelsen och dess verksamhet

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

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

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

Uppdraget

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

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

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

Finansieringen av verksamheten inom dagens inspektionsverksamheter

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

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

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

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

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

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

Legal utgångspunkter

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

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

Tre alternativ

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

• Alternativ 1

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

• Alternativ 2

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

• Alternativ 3

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

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

Förslag

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

I andra hand föreslås en finansiering enligt alternativ 2.

En finansiering enligt alternativ 3 bör inte tillämpas.

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

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

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

Generella ställningstaganden i fråga om beslut om avgifter och i redovisningsfrågorna

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

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

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

Särskilt om alternativ 3

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

Författningsförslagen

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

Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs att i 6, 8, 21–24, 26, 30 och 32 §§ lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ordet ”Arbetsmiljöverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

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

Härigenom föreskrivs att i 6–8 §§ lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget ordet ”Arbetsmiljöverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportinspektionen” i motsvarande form.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010

Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrivs att 1 a § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 a §

För inskrivning enligt denna lag *skall* ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det *skall* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *meddelar* föreskrifter om inskrivningsregistrets innehåll, närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter för bevis om inskrivningsåtgärd.

För inskrivning enligt denna lag *ska* ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det *ska* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *får meddela* föreskrifter om inskrivningsregistrets innehåll, närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *avgifter för registrering och om expeditionsavgifter* för bevis om inskrivningsåtgärd.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Häri genom föreskrivs att 59 § sjömanslagen (1973:282) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*59 §¹

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte *skall* gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande *skall* begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte *ska* gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande *ska* begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en sådan ansökan.*

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som upptar frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med denna lag och som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, *skall* den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, *ska* den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

¹ Senaste lydelse 1989:992.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Prop. 2010/11:30
Bilaga 5

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

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

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter

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

¹ Senaste lydelse 2002:584.

Regeringen bemyndigas också Prop. 2010/11:30
att besluta om föreskrifter om Bilaga 5
avgifter för farledsverksamheten
samt om avgifter för skepps-
mätning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott¹ ska ha följande lydelse

Lydelse enligt förslag i proposition 2008/09:31 *Föreslagen lydelse*

Den som har beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott av pengar eller byggnadsämnen får låta registrera ett därom upprättat skriftligt avtal hos Transportstyrelsen. Därefter har han förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979) i byggnadsämnena och vad som för hans räkning tillverkats med förskottet.

Regeringen meddelar föreskrifter om registrering enligt denna lag.

Regeringen får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag.

Vid överklagande av beslut enligt denna lag tillämpas bestämmelserna i 14 och 14 a §§ lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

¹ Senaste lydelse 2001:378.

Härigenom föreskrivs att det i containerlagen (1980:152) ska införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 8 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen *utser meddelar* föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn av fartyg och för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen *bestämmer får meddela* föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn *och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i mönstringslagen (1983:929) ska införas en ny paragraf, 31 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

31 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 34 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34 §

Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen i de avseenden som anges i denna lag samt föreskrifter om avgifter för granskning och kontroll enligt lagens bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen i de avseenden som anges i denna lag samt föreskrifter om avgifter för granskning, kontroll och tillståndsprovning enligt lagens bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till tillsynsmyndigheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 a § och 18 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

2 a §

Fartygsregistret *skall* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *meddelar* föreskrifter om fartygsregistrets innehåll och närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

Fartygsregistret *ska* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *får meddela* föreskrifter om fartygsregistrets innehåll och närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *avgifter för registrering och om expeditionsavgifter* för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

Lydelse enligt förslag i proposition 2008/09:31

Föreslagen lydelse

18 kap.

1 §

På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *skall*, när fartyget hålls i drift, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok.

På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *ska*, när fartyget hålls i drift, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok *och får föreskriva om avgifter för prövning av en sådan ansökan.*

Särskilda bestämmelser gäller om annan dagbok på vissa fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt förslag i SOU Föreslagen lydelse
2008:44*

10 kap.

1 §

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

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

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

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

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

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

5. avgifter.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:492) om biluthyrning att det i lagen ska införas en ny paragraf, 26 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

26 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om trafikskolor, kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare *samt om utbildningen vid trafikskolor.*

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. trafikskolor,
2. kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare,
3. utbildningen vid trafikskolor, *och*
4. *avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 38 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

38 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver vad som anges i 37 §, meddela föreskrifter i fråga om

1. andra förpliktelser beträffande registrering av fordon och salu-
vagnslicens än dem som framgår av lagen, dock att föreskrifterna inte får
avse skatt,

2. rätten att bruka fordon som hör hemma i något annat land, och

3. avgifter för registrering enligt
denna lag.

3. avgifter för registrering, *för
andra förpliktelser beträffande
registrering och i ärenden enligt
denna lag och enligt föreskrifter
som har meddelats med stöd av
lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag.

4 §
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag och får föreskriva om avgifter för prövning av undantag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 och 6 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|---|--|
| <p>1. fartygs bemanning,</p> <p>2. syn- och hörselkraven enligt 2 kap. 5 § samt hälsoundersökning och läkarintyg som avser dessa krav,</p> <p>3. att säkerhetsbesättning <i>skall</i> fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,</p> <p>4. anteckning av beslut enligt 3 kap. 14 § och underrättelser om sådana beslut,</p> <p>5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte <i>skall</i> ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, samt</p> <p>6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och <i>för</i> andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.</p> | <p>3. att säkerhetsbesättning <i>ska</i> fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,</p> <p>5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte <i>ska</i> ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, samt</p> <p>6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för <i>prövning av</i> utfärdande <i>av</i> behörighetsbevis och av andra ärenden som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.</p> |
|---|--|

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i särskilda fall fastställa säkerhetsbesättning eller meddela bemanningsföreskrifter för andra fartyg än de som avses i 3 kap. 10 § första stycket.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|---|---|
| <p>1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,</p> <p>2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,</p> <p>3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som <i>skall</i> ges in,</p> | <p>3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som <i>ska</i> ges in,</p> |
|---|---|

4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg,

4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg och av rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, *för kontroll av behörighet för sjöpersonal* samt för provning och granskning av material och utrustning och för granskning av ritningar till fartyg,

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten *skall* kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten *ska* kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i järnvägslagen (2004:519) ska införas en ny paragraf, 8 kap. 11 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

11 §

Regeringen, eller efter regeringen bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering, prövning av tillstånd och godkännande samt prövning av tvister enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska införas en ny paragraf, 33 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

33 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2005:1248) om skyldighet att
tillhandahålla förnybara drivmedel

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 a §, av följande
lydelse,

dels att rubriken närmast före 7 § ska utgå.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 a §

*Regeringen eller den myndighet
som regeringen bestämmer får
meddela föreskrifter om avgifter
för tillsyn och i ärenden enligt
denna lag och enligt föreskrifter
som har meddelats med stöd av
lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om

1. säkerhetskraven på tunnlar,
2. tunnelhållarens, säkerhetssamordnarens och kontrollenhetens verksamhet och uppgifter,
3. upprättandet av och innehållet i säkerhetsdokumentationen,
4. förfarandet vid sådana förändringar av tunnlar som inte omfattas av 10 §,
5. regelbundna kontroller och övningar,
6. riskanalyser, *och*
7. rapportering av olyckor och allvarliga olyckstillbud.

6. riskanalyser,
7. rapportering av olyckor och allvarliga olyckstillbud, *och*
8. avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om förfarandet i ärenden om undantag från säkerhetskraven, motiverade av att ny teknik används eller av tvingande skäl.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 § *och om avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska införas en ny paragraf, 13 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och i ärenden enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Förteckning över remissinstanser avseende huvudbetänkandet

Prop. 2010/11:30
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 i Blekinge län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i 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 (SKL), 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 båtutbildning, Resenärsforum, Riksförbundet Enskilda Vagnar, SACO, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Svenska Båtunionen, Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Sveriges Hamnar, Svenska Kommunal-

arbetareförbundet, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Prop. 2010/11:30
och Sveriges Transportindustriförbund har avstått från att inkomma med Bilaga 6
yttranden.

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

Förteckning över remissinstanser avseende Finansieringsrapporten

Prop. 2009/10:30
Bilaga 7

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

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

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

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

Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Häri genom föreskrivs att 1 a § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 a §¹

För inskrivning enligt denna lag *skall* ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det *skall* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen meddelar föreskrifter om inskrivningsregistrets innehåll, närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter för bevis om inskrivningsåtgärd.

För inskrivning enligt denna lag *ska* ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det *ska* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer* får meddela föreskrifter *om avgifter för registrering och* om expeditionsavgifter för bevis om inskrivningsåtgärd.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

¹ Senaste lydelse 2004:82.

Härigenom föreskrivs att 59 § sjömanslagen (1973:282) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*59 §¹

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte *skall* gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande *skall* begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte *ska* gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande *ska* begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en sådan ansökan.*

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som upptar frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med denna lag och som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, *skall* den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, *ska* den som fått medgivandet eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

¹ Senaste lydelse 1989:992.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Prop. 2010/11:30
Bilaga 8

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 2002:584.

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

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

Prop. 2010/11:30
Bilaga 8

Regeringen får också meddela föreskrifter om

1. avgifter för farledsverksamheten,

2. avgifter för skeppsmätning, och

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Den som har beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott av pengar eller byggnadsämnen får låta registrera ett därom upprättat skriftligt avtal hos Transportstyrelsen. Därefter har han förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979) i byggnadsämnena och vad som för hans räkning tillverkats med förskottet.

Regeringen meddelar föreskrifter om registrering enligt denna lag.

Regeringen får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag.

Regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer* får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag.

Vid överklagande av beslut enligt denna lag tillämpas bestämmelserna i 14 och 14 a §§ lagen (1979:377) om registrering av båtar för rkesmässig sjöfart m.m.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

¹ Senaste lydelse 2008:1312.

Härigenom föreskrivs att det i containerlagen (1980:152) ska införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 8 § lagen (1080:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

8 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen *utser meddelar* föreskrifter om avgifter till staten för tillsyn *av fartyg och för provning och granskning av material och utrustning till fartyg.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen *bestämmer får meddela* föreskrifter om avgifter till staten för

1. tillsyn,
2. provning och granskning av material och utrustning till fartyg ,
och

3. *ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i mönstringslagen (1983:929) ska införas en ny paragraf, 31 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

31 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 34 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen får *föreskriva* eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen i de avseenden som anges i denna lag samt föreskrifter om avgifter för *granskning och kontroll* enligt lagens bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

34 §¹

Regeringen får *meddela föreskrifter om* eller i enskilda fall *besluta om* undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen i de avseenden som anges i denna lag samt föreskrifter om avgifter för *tillsyn och ärendehandläggning* enligt lagens bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till tillsynsmyndigheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

¹ Senaste lydelse 2004:518.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 a § och 18 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**2 a §¹

Fartygsregistret *skall* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen meddelar föreskrifter om fartygsregistrets innehåll och närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

Fartygsregistret *ska* ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer* får meddela föreskrifter om *avgifter för registrering och om expeditionsavgifter* för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

18 kap.1 §²

På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *skall*, när fartyget hålls i drift, *föras* skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok.

På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 *ska*, när fartyget hålls i drift, *en* skeppsdagbok *föras* och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, *en* maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok *och meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en sådan ansökan*.

Särskilda bestämmelser gäller om annan dagbok på vissa fartyg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

¹ Senaste lydelse 2001:384.

² Senaste lydelse 2008:1311.

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***4 kap.**
8 §²

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

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

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

5 kap.
15 §³

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

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse av
7 kap. 3 § 2008:1369
9 kap. 3 § 2009:189

10 kap. 4 § 2003:216.

² Senaste lydelse 2004:1087.

³ Senaste lydelse 2003:216.

att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd.

ger anledning att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd.

Prop. 2010/11:30
Bilaga 8

7 kap.
2 §⁴

Länsstyrelsen prövar ärenden om medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket, om förlängd giltighet enligt 3 kap. 12 § samt ärenden enligt 3 kap. 3 §, 13 § första stycket 5 och andra stycket. *Länsstyrelsen* prövar även frågor som avses i 3 kap. 16 § 1.

Länsstyrelsen prövar också ärenden om godkännande av handledare, förhandsbesked, villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort utom i sådana fall som anges i 3 § andra stycket, körkortstillstånd, körkortsingripande och giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort.

Transportstyrelsen prövar ärenden om

1. medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket,
2. förlängd giltighet enligt 3 kap. 12 §,
3. godkännande av handledare,
4. förhandsbesked,
5. villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort,
6. körkortstillstånd,
7. körkortsingripande, och
8. giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort.

Transportstyrelsen prövar också ärenden enligt

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

Transportstyrelsen prövar frågor om utfärdande av körkort.

5 §

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

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

8 §

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

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

⁴ Senaste lydelse 2003:216.

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

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

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

9 §

Ogiltigt körkort *skall* överlämnas till *länsstyrelsen*.

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

8 kap.

1 §⁵

Länsstyrelsens beslut enligt 7 kap. 2 § får, om inte annat följer av *tredje stycket* eller 3 §, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *Länsstyrelsen* får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Transportstyrelsens beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra stycket får, om inte annat följer av 3 §, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller Transportstyrelsens beslut att med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2 inte utfärda körkort. *Styrelsen* får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Ett beslut enligt första stycket, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning, överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas. Beslut i övriga fall överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

⁵ Senaste lydelse 2008:1369.

2 §

Följande beslut av Transportstyrelsen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

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

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsens beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort, traktorkort eller förarbevis eller om förnyelse av körkort eller förarbevis samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Följande beslut av Transportstyrelsen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

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

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

3 §

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

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

Transportstyrelsens beslut får inte överklagas om ärendet rör:

1. utfärdande av traktorkort eller förarbevis,

2. utfärdande av körkort utom i fall som avses i 8 kap. 1 § första stycket andra meningen ,

3. förnyelse av körkort eller förarbevis,

4. villkor som innebär krav på automatväxlat fordon, om villkoret inte är medicinskt betingat eller,

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

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

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

Prop. 2010/11:30
Bilaga 8

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

1 §⁶

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

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

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

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

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

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

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

2 §

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

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

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

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

⁶ Senaste lydelse 2004:1087.

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

Prop. 2010/11:30
Bilaga 8

dels att 7 kap. 3 § ska upphöra att gälla,

dels att 2 kap. 2, 4, 15 och 17 §§, 3 kap. 2, 5 och 6 §§, 5 kap. 1, 6, 10 och 17 §§, 7 kap. 1, 2, 4 och 8 §§, 8 kap. 2 § samt rubrikerna närmast före 2 kap. 2 § och 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 kap. 6 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §²

Prövningsmyndigheter

Prövningsmyndighet

Frågor om trafiktillstånd prövas

Frågor om trafiktillstånd prövas

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

av Transportstyrelsen.

2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, varmed avses även offentlig-rättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett lands-ting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafiktillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

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

¹ Senaste lydelse av 7 kap. 3 § 2008:1370.

² Senaste lydelse 2008:1370.

Trafikansvariga är

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

Om det finns särskilda skäl, får *prövningsmyndigheten* medge

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

Om det finns särskilda skäl, får *Transportstyrelsen* medge

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

15 §

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 2010/11:30
Bilaga 8

17 §³

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

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

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

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

3 kap.

Prövningsmyndigheter

Prövningsmyndighet

2 §

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

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

Frågor om taxiförarlegitimation prövas av *Transportstyrelsen*.

5 §

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

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

³ Senaste lydelse 1998:491.

6 §

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

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

5 kap.

1 §

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

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

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

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

6 §

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

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

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

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

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

4. begär att legitimationen *skall* återkallas.

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

4. begär att legitimationen *ska* återkallas.

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

10 §

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

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

17 §

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

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

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

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

7 kap.

1 §⁴

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

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

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

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

2 §

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

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

4 §

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

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

6 a §

I fråga om beslut enligt denna lag, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller

⁴ Senaste lydelse 2008:1370.

tillämplig förordning, som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol gäller följande.

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

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

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

8 §

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

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

8 kap.

2 §⁵

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

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

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

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

4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, samt

5. körprov för taxiförarlegitimation.

3. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation,

4. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter,

5. körprov för taxiförarlegitimation, samt

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

⁵ Senaste lydelse 2006:512.

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

Prop. 2010/11:30
Bilaga 8

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:492) om biluthyrning
dels att i 19 och 23 §§ ordet ”prövningsmyndigheten” ska bytas ut mot
”Transportstyrelsen”,

dels att 4, 10, 11 och 22 §§ samt rubriken närmast före 4 § ska ha
följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 26 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prövningsmyndigheter

Prövningsmyndighet

4 §

Frågor om tillstånd till
uthyrningsrörelse prövas

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

2. om sökanden eller inne-
havaren är en juridisk person, av
länsstyrelsen i det län där före-
tagets ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren
är en fysisk person som inte är
folkbokförd i Sverige eller en
juridisk person där företagets
ledning finns utanför Sverige,
prövas frågor om tillstånd av
Länsstyrelsen i Stockholms län.

Frågor om tillstånd till
uthyrningsrörelse prövas av
Transportstyrelsen.

10 §

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

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

Om det inte har anmälts en före-
ståndare till *prövningsmyndigheten*
inom en månad efter dödsfallet

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

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

Om det inte har anmälts en före-
ståndare till *Transportstyrelsen*
inom en månad efter dödsfallet

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

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

11 §

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

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

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

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

22 §

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

Transportstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen .

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

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om trafikskolor, kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare samt om utbildningen vid trafikskolor.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. trafikskolor,
2. kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare, och
3. utbildningen vid trafikskolor.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Häriigenom föreskrivs att 5, 6 och 38 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

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

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

a) fordonsägare,

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

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

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

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

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

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

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

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr

¹ Senaste lydelse 2009:124.

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

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

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

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

6 §³

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

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

b) förarutbildning och förarprov,

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

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

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

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

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

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

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

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

² EUT L 102, 11.4.2006, s. 1 (Celex 32006R0561).

³ Senaste lydelse 2008:1376.

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

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

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

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

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

38 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver vad som anges i 37 §, meddela föreskrifter i fråga om

1. andra förpliktelser beträffande registrering av fordon och saluvagnslicens än dem som framgår av lagen, dock att föreskrifterna inte får avse skatt,

2. rätten att bruka fordon som hör hemma i något annat land, och

3. avgifter för registrering enligt denna lag.

3. avgifter för registrering, andra förpliktelser i fråga om registrering och saluvagnslicens samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får *föreskriva* eller i enskilda fall *medge* undantag från denna lag.

4 §
Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får
1. *meddela föreskrifter om* eller i enskilda fall *besluta om* undantag från denna lag, *och*
2. *meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan om undantag i enskilda fall enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 och 6 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|---|--|
| <p>1. fartygs bemanning,</p> <p>2. syn- och hörselkraven enligt 2 kap. 5 § samt hälsoundersökning och läkarintyg som avser dessa krav,</p> <p>3. att säkerhetsbesättning <i>skall</i> fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,</p> <p>4. anteckning av beslut enligt 3 kap. 14 § och underrättelser om sådana beslut,</p> <p>5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte <i>skall</i> ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, samt</p> <p>6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och <i>för andra beslut</i> som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.</p> | <p>3. att säkerhetsbesättning <i>ska</i> fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,</p> <p>5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte <i>ska</i> ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, samt</p> <p>6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för <i>prövning av utfärdande av behörighetsbevis och annan ärendehandläggning</i> som avser <i>prövning av</i> rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.</p> |
|---|--|

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i särskilda fall fastställa säkerhetsbesättning eller meddela bemanningsföreskrifter för andra fartyg än de som avses i 3 kap. 10 § första stycket.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|---|---|
| <p>1. tillsynsförrättningar och tillsynsböcker,</p> <p>2. undantag från den begränsning som anges i 5 kap. 9 § första stycket under förutsättning att det följer av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,</p> <p>3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som <i>skall</i> ges in,</p> | <p>3. granskning och godkännande av ritningar samt vilka ritningar som <i>ska</i> ges in,</p> |
|---|---|

4. avgifter till staten för tillsyn av fartyg *och av* rederiers och fartygs säkerhetsorganisation *samt* för provning och granskning av material och utrustning *och* för granskning av ritningar till fartyg,

4. avgifter till staten för
a) tillsyn av fartyg,
b) *tillsyn av* rederiers och fartygs säkerhetsorganisation,
c) *tillsyn av verksamhet beträffande behörighet för sjöpersonal,*
d) för provning och granskning av material och utrustning *till fartyg, samt*
e) för granskning av ritningar till fartyg,

5. lotsavgifter och skyldighet att anlita lots,

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten *skall* kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt

6. skyldighet att lämna de uppgifter som krävs för att tillsynsmyndigheten *ska* kunna fullgöra tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt

7. skyldighet för fartygets ägare eller redare att ersätta kostnader i samband med sådant kvarhållande av fartyget som har skett med stöd av denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i järnvägslagen (2004:519) ska införas en ny paragraf, 8 kap. 11 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

11 §

*Regeringen eller den myndighet
regeringen bestämmer får
meddela föreskrifter om avgifter
för tillsyn, registrering och
ärendehandläggning enligt denna
lag och enligt föreskrifter som har
meddelats med stöd av lagen eller
tillämplig förordning.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete¹

dels att i 8, 21, 26 och 30 §§ ordet ”Arbetsmiljöverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Transportstyrelsen” i motsvarande form,

dels att 6, 22–24 och 32 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 33 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Med övertid avses arbetstid som överstiger ordinarie arbetstid enligt 5 §. Om annan ordinarie arbetstid gäller på grund av kollektivavtal som avses i 2 § första stycket, eller på grund av medgivande om undantag av *Arbetsmiljöverket* enligt 21 §, skall med övertid i stället avses arbetstid som vid heltidsarbete överstiger ordinarie arbetstid enligt avtalet eller medgivandet.

Vid beräkning av övertid skall ledighet som förläggs till arbetstagarens ordinarie arbetstid likställas med fullgjord ordinarie arbetstid.

Med övertid avses arbetstid som överstiger ordinarie arbetstid enligt 5 §. Om annan ordinarie arbetstid gäller på grund av kollektivavtal som avses i 2 § första stycket, eller på grund av medgivande om undantag av *Transportstyrelsen* enligt 21 §, ska med övertid i stället avses arbetstid som vid heltidsarbete överstiger ordinarie arbetstid enligt avtalet eller medgivandet.

Vid beräkning av övertid ska ledighet som förläggs till arbetstagarens ordinarie arbetstid likställas med fullgjord ordinarie arbetstid.

22 §

Arbetsmiljöverket skall se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att kunna utöva tillsynen har *Arbetsmiljöverket* rätt att få tillträde till arbetsställena.

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att kunna utöva tillsynen har *Transportstyrelsen* rätt att få tillträde till arbetsställena.

¹ Senaste lydelse av 30 § 2008:299.

23 §

Polismyndigheten *skall* lämna den hjälp som behövs för att *Arbetsmiljöverket* *skall* kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

Polismyndigheten *ska* lämna den hjälp som behövs för att *Transportstyrelsen* *ska* kunna utöva sin tillsyn. Begäran om sådan hjälp får dock göras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

24 §

Arbetsmiljöverket får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag *skall* kunna följas. I beslut om föreläggande eller förbud får *Arbetsmiljöverket* sätta ut vite.

Transportstyrelsen får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag *ska* kunna följas. I beslut om föreläggande eller förbud får *Transportstyrelsen* sätta ut vite.

32 §

Arbetsmiljöverket får förordna att dess beslut *skall* gälla omedelbart.

Transportstyrelsen får förordna att dess beslut *ska* gälla omedelbart.

33 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och prövning av ansökan enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2005:426) om arbetstid m.m.
för flygpersonal inom civilflyget

dels att 6–8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 13 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Arbetsmiljöverket skall se till att denna lag följs och har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att utöva tillsynen har *Arbetsmiljöverket* rätt att komma in på arbetsställena. Polisen *skall* därvid lämna den handräckning som behövs.

6 §

Transportstyrelsen ska se till att denna lag följs och har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

För att utöva tillsynen har *Transportstyrelsen* rätt att komma in på arbetsställena. Polisen *ska* därvid lämna den handräckning som behövs.

Arbetsmiljöverket får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag skall följas. I beslut om föreläggande eller förbud kan Arbetsmiljöverket sätta ut viten.

7 §

Transportstyrelsen får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag ska följas. I beslut om föreläggande eller förbud kan Transportstyrelsen sätta ut viten.

Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Arbetsmiljöverket kan förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

8 §¹

Transportstyrelsens beslut enligt 7 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Transportstyrelsen kan förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

¹ Senaste lydelse 2008:300.

*Regeringen eller den myndighet
regeringen bestämmer får
meddela föreskrifter om avgifter
för tillsyn enligt denna lag.*

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel ska införas en ny paragraf, 9 §, samt närmast före 9 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Avgifter

9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och prövning av ansökan om dispens enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 16 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §

Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om

1. säkerhetskraven på tunnlar,
2. tunnelhållarens, säkerhetssamordnarens och kontrollenhetens verksamhet och uppgifter,
3. upprättandet av och innehållet i säkerhetsdokumentationen,
4. förfarandet vid sådana förändringar av tunnlar som inte omfattas av 10 §,
5. regelbundna kontroller och övningar,
6. riskanalyser, *och* 6. riskanalyser,
7. rapportering av olyckor och allvarliga olyckstillbud. 7. rapportering av olyckor och allvarliga olyckstillbud, *och*
8. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

Regeringen får meddela föreskrifter om förfarandet i ärenden om undantag från säkerhetskraven, motiverade av att ny teknik används eller av tvingande skäl.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana krav som anges i 4 § *och om avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska införas en ny paragraf, 13 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

2 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska införas en ny paragraf, 32 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

32 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning enligt denna lag, *om utbildningens innehåll, om kompetenskrav för utbildare, om anordnande av kunskapsprov samt om tillsyn.*

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på tillstånd enligt 2 § och tillsyn enligt 6 §.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på tillstånd enligt 2 § och tillsyn enligt 6 §.

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om 1. tillstånd och villkor för att bedriva utbildning enligt denna lag,

2. utbildningens innehåll,

3. kompetenskrav för utbildare,

4. anordnande av kunskapsprov,

5. tillsyn, och

6. avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2009-06-11

Närvarande: F.d. justitierådet Bo Svensson, f.d. regeringsrådet Leif Lindstam och regeringsrådet Karin Almgren.

Transportstyrelsens finansiering, m.m.

Enligt en lagrådsremiss den 28 maj 2009 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
3. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
4. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
5. lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott,
6. lag om ändring i containerlagen (1980:152),
7. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
8. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
9. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
10. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
11. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
12. lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
13. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
14. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
15. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
16. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
17. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
18. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
19. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
20. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
21. lag om ändring i lagen (2004:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget,
22. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel,
23. lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar,
24. lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem,
25. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
26. lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
27. lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulringar.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunniga Ellika Eriksson och rättssakkunniga Gunilla Svedberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Transportstyrelsen, som inrättades den 1 januari 2009, har övertagit verksamhet från främst Järnvägsstyrelsen, Luftfartstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket. Lagrådsremissen innehåller bl.a. förslag om att den nya myndigheten ska finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag. Verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning ska inom samtliga fyra trafikslag i huvudsak finansieras med avgifter medan övrig verksamhet ska finansieras via skattekollektivet. För att möjliggöra att den närmare regleringen av avgifterna sker på förordningsnivå eller genom föreskrifter av myndighet föreslås i ett stort antal lagar ändrade eller nya bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter och möjligheter att vidaredelegera föreskrifträtten till myndighet.

Lagrådet har inte några invändningar mot att enhetliga principer för finansiering av de fyra trafikslagen införs. Vad gäller den författnings- tekniska lösningen för avgiftsregleringen kan konstateras att på järnvägs-, luftfarts- och sjöfartsområdena regleras avgifterna i till den enskilda lagen anslutande förordning. På vägtrafikområdet finns en särskild förordning om avgifter, förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet, i vilken flertalet avgifter beträffande detta trafikslag regleras. Det finns emellertid också bestämmelser om avgifter i förordningar som ansluter till den enskilda lagen, exempelvis förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Enligt Lagrådets mening är en enhetlighet även i detta avseende att föredra. Lagrådet förordar därför att bestämmelser om avgift på vägtrafikområdet förs in i den till den enskilda lagen anslutande förordningen i stället för i förordningen om avgifter på vägtrafikområdet.

Som också framgår av remissen reser lagrådsremissen frågan om de föreslagna pålagorna utgör belastande avgifter eller skatt i regeringsformens mening. Det gäller i första hand de avgifter som tas ut av ett kollektiv utan att någon direkt motprestation lämnas medlemmarna i kollektivet.

Det framhålls i remissen att gränsdragningen mellan skatt och avgift vid kollektivt avgiftsuttag har varit föremål för överväganden i ett flertal sammanhang. Som exempel på omständigheter som gör att en penningpålaga kan anses ha karaktär av avgift och inte skatt nämns att ett avgiftskollektiv tydligt kan avgränsas och definieras, att penningpålagens huvudsyfte är att finansiera viss verksamhet och att det finns ett tydligt samband mellan pålagans storlek och kostnaderna för verksamheten. Det finns enligt remissen ett klart samband mellan avgift och prestation när verksamheten riktar sig till ett litet antal lätt identifierbara tillsynsobjekt. När antalet tillsynsobjekt stiger blir enligt remissen sambandet svagare, men det lämnas öppet om det därigenom blir omöjligt att avgiftsfinansiera verksamheten.

Av remissen framgår inte om avsikten är att bemyndigandena ska kunna användas för att meddela föreskrifter om generella tillsynsavgifter

för alla företag som driver viss verksamhet eller om de är avsedda att kunna användas endast för att meddela föreskrifter om uttag av avgifter hos dem vars verksamhet faktiskt är föremål för tillsynsåtgärd.

Lagrådet har i tidigare ärenden uttalat att generella avgifter, dvs. avgifter som utgår även om företaget inte varit föremål för någon direkt åtgärd från myndigheternas sida, enligt Lagrådets mening har karaktären av skatt (se prop. 1993/94:198 om genetiskt modifierade organismer s. 163, prop. 1997/98:48 Ändringar i livsmedelslagen m.fl. lagar s. 44 och prop. 1997/98:64 om allmän kameraövervakning s. 103).

Det är enligt Lagrådets mening tillåtet att delegera rätten att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, om avgifterna tas ut för konkreta tillsynsåtgärder. Detsamma torde gälla om t.ex. en årlig tillsynsavgift tas ut av de enskilda medlemmarna i ett kollektiv som omfattas av tillsynen, under förutsättning dels att någon tillsynsåtgärd vidtas beträffande var och en av medlemmarna under det år som avgiften avser, dels att avgifterna sammantaget inte överstiger de sammanlagda kostnaderna för den tillsyn som utövas.

Någon information om innehållet i de föreskrifter som kan komma att meddelas är inte tillgänglig i ärendet. Lagrådet förutsätter att de föreslagna bemyndigandena används i enlighet med regeringsformens bestämmelser.

Beträffande tillsynsavgifterna enligt lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer och körkortslagen bör enligt Lagrådets uppfattning följande beaktas.

I 1 § första stycket 6 i den förstnämnda lagen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken. Enligt vad som anges i remissen finns tillsynsregler endast avseende säkerhetsanordningar. Det är inte någon lämplig ordning att ge ett bemyndigande som enligt sin ordalydelse kan tillämpas på områden där någon tillsyn inte förekommer. Lagrådet utgår från att förhållandet beaktas i den fortsatta beredningen.

I 10 kap. 1 § körkortslagen föreslås ett tillägg (första stycket 5) genom vilket det ska bli möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt körkortslagen.

Begreppet tillsyn används i detta sammanhang med en annan innebörd än när det är fråga om övriga författningar. I remissen hänvisas (avsnitt 5.3.3) till en definition av begreppet tillsyn som föreslagits av Tillsynsutredningen i betänkandet Tillsyn – Förslag om en tydligare och effektivare tillsyn (SOU 2004:100). Med tillsyn avsåg utredningen en oberoende och självständig granskning av tillsynsobjekt som syftar till att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller de krav och villkor som följer av lag, EG-förordning eller annan föreskrift samt beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse av den objektansvarige. I remissen redovisas uppfattningen att tillsyn bör inkludera även det slags kontroll och sådana ingripanden som författningsmässigt inte uttryckligen benämns tillsyn eller kontroll, t.ex. körkortsingripanden.

Det är enligt Lagrådets uppfattning klart att tillsynen över alla körkortsinnehavare, enligt uppgift vid föredragningen omkring 5 milj. personer, är till nytta inte endast för körkortsinnehavarna. Även de som rör sig i trafiken utan att ha körkort har uppenbarligen nytta av att

kontroll sker av körkortshavare och för övrigt även av dem som kör körkortspliktiga fordon utan körkort. I själva verket skiljer sig den nytta som körkortshavarna har av statens prestation i form av tillsyn inte från den nytta som alla i Sverige har av prestationen.

Till bilden hör också att tillsynen i allt väsentligt sker genom andra myndigheter än Transportstyrelsen. En mycket väsentlig del av kontrollen av körkortsinnehavare sker sålunda inom rättsväsendet. Det synes inte vara avsikten att denna kontroll ska kunna ingå i det avgiftsbelagda området. Detsamma gäller den medverkan i körkortsärenden som sker genom sjukvården och socialtjänsten.

Med hänsyn till det anförda avstyrker Lagrådet den föreslagna delegeringen av föreskriftsrätten när det gäller tillsyn enligt körkortslagen.

Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

8 kap. 1–3 §§

Paragraferna, som innehåller regler om överklagande av beslut, är ostrukturerade och återger inte på ett korrekt sätt det avsedda innehållet. I ett första stycke i de två inledande paragraferna behandlas beslut av Transportstyrelsen som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. I 1 § andra stycket finns forumregler som uppenbarligen även är tillämpliga på beslut som får överklagas enligt 2 § första stycket. Såväl 1 § tredje stycket som 2 § andra stycket innehåller en föreskrift om att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Enligt Lagrådets mening bör innehållet i 1 § första stycket och 2 § första stycket sammanföras till en paragraf som reglerar vilka beslut som får överklagas. Till denna paragraf bör också nuvarande 2 § första stycket 1 föras.

Enligt de föreslagna forumreglerna i 1 § andra stycket första meningen överklagas beslut enligt första stycket eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller tillämplig förordning hos den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas. Beslut i övriga fall överklagas enligt andra meningen i stycket hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Huvudregeln i första meningen är generellt utformad och omfattar således också t.ex. ett beslut om att en fysisk eller juridisk person som har tillstånd att bedriva riskutbildning ska inkomma med ett åtgärdsprogram enligt 6 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet A och A1 (TSFS 2009:26). Avsikten torde dock vara att sådana beslut, i likhet med beslut att inte bevilja eller återkalla tillstånd att bedriva riskutbildning, ska överklagas hos den länsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades. Detta bör framgå av författningstexten.

I 3 § första stycket anges i sju punkter olika typer av beslut som inte får överklagas. Av remissen framgår inte om uppräkningsarna av överklagbara och icke överklagbara beslut är uttömmande, även om den valda lagstiftningstekniken ger intryck av att så är fallet. Är inte andra beslut överklagbara än dem som räknas upp i 1 och 2 §§ bör uppräkningsarna i 3 §

första stycket ersättas med en regel om att andra beslut inte får överklagas. Lagrådet ställer sig emellertid frågande till behovet av överklagandeförbud åtminstone beträffande några av de uppräknade besluten.

Vad gäller förbudet att överklaga beslut om villkor som innebär krav på automatväxlat fordon, om villkoret inte är medicinskt betingat, uttalades i förarbetena vid bestämmelsens tillkomst att sådana beslut undantagslöst torde vara av gynnande karaktär för den enskilde. Den enskilde ansågs därför inte böra tillerkännas någon rätt att överklaga beslutet (prop. 2002/03:55 s. 34). Att ett beslut som inte går den enskilde emot inte är överklagbart framgår redan av 22 § förvaltningslagen (1986:223). Överklagandeförbudet i 3 § första stycket 4 framstår därför som överflödigt. Vid tillkomsten av det överklagandeförbud som i lagrådsremissen återfinns i 3 § första stycket 2 ("utfärdande av körkort i annat fall än vägran att utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2") uttalades att det saknades anledning att tillerkänna någon rätt att överklaga sådana beslut eftersom de baseras på omständigheter som normalt inte är tvistiga (prop. 1997/98:124 s. 90). Även detta överklagandeförbud kan därför ifrågasättas av samma anledning.

Mot bakgrund av det anförda bör enligt Lagrådets mening överklagande- och forumreglerna övervägas ytterligare i det fortsatta lagstiftningsarbetet. Om de i remissen föreslagna reglerna behålls kan de förslagsvis disponeras och formuleras på följande sätt:

1 § Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

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

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

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

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

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

2 § Följande beslut får inte överklagas:

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

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

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

4. beslut om villkor enligt 7 kap. 2 § första stycket 5, om villkoret innebär krav på automatväxlat fordon och inte är medicinskt betingat,

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

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

7. beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

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

Prop. 2010/11:30
Bilaga 9

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar övriga lagförslag utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 oktober 2010.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Bildt, Ask, Olofsson, Hägglund, Carlsson, Sabuni, Adelson Liljeroth, Tolgfors, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Hatt.

Föredragande: Statsrådet Elmsäter-Svärd.

Regeringen beslutar proposition 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EU-regler
Lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg	1 a §	
Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)	59 §	
Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	1 §	
Lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott		
Lag om ändring i containerlagen (1980:152)	9 a §	
Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	6 kap. 8 §	
Lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)	31 §	
Lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg	1 §	
Lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg	34 §	
Lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	1 kap. 2 § 18 kap. 1 §	
Lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	10 kap. 1 §	
Lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning	26 §	
Lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor	10 §	

Lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	38 §
Lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	4 §
Lag om ändring i fartygs-säkerhetslagen (2003:364)	7 kap. 4 och 6 §§
Lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	8 kap. 11 §
Lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare	17 §
Lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	33 §
Lag om ändring i lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget	13 §
Lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel	9 §
Lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar	16 §
Lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem	11 §
Lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	13 kap. 2 §
Lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik	32 §
Lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulringar	7 §