



Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2010/11:30 *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet* samt fyra följdmotioner som väckts med anledning av propositionen. I betänkandet behandlas även fyra motioner från allmänna motionstiden 2010 om avgiftsfinansieringen av vissa verksamheter.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag om att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter inom samtliga trafikslag. Utskottet framhåller att konkurrensvillkoren mellan de fyra trafikslagen härigenom görs mer jämförbara och att det trafikslagsövergripande synsättet kan främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Utskottet föreslår också att riksdagen antar regeringens förslag om att samla tillsynsuppgifter enligt arbetstidsbestämmelserna inom delar av transportområdet hos Transportstyrelsen. Regeringens förslag medför att förändringar behöver göras i 26 författningar på transportområdet. Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

Utskottet välkomnar att Transportstyrelsens avgifter fortsättningsvis ska bruttoredovisas för att uppnå bättre överblick och styrning. Vidare noteras med tillfredsställelse att Transportstyrelsens styrelse har godkänt att museijärnvägar ska undantas från huvudregeln om självkostnadsprincipen i de nya avgiftsföreskrifter som myndigheten avser att fastställa. Utskottet välkomnar också att företrädare för svenskt näringsliv, forskning och offentliga aktörer har kommit överens om att utifrån sina olika roller samverka i bl.a. genomförandet av en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag. Tre reservationer (S, MP, V) finns i betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	7
Regeringens lagförslag	7
Bruttoredovisning av Transportstyrelsens avgifter	17
Särskilda hänsyn vid avgiftsutformningen	19
Samlad analys av kostnader på transportområdet	21
Reservationer	23
1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (MP, V)	23
2. Särskilda hänsyn vid avgiftsutformningen, punkt 3 (S, MP, V)	25
3. Samlad analys av kostnader på transportområdet, punkt 4 (S, MP, V)	26
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	28
Proposition 2010/11:3	28
Proposition 2010/11:30	28
Följdmotioner med anledning av proposition 2010/11:30	29
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010	30
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag i proposition 2010/11:30	32
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens lagförslag i proposition 2010/11:3	63
<i>Bilaga 4</i>	
Utskottets lagförslag	66

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar

dels regeringens förslag i bilaga 2 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 (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott,
 4. lag om ändring i containerlagen (1980:152),
 5. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
 6. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
 7. lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg,
 8. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
 9. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
 10. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
 11. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
 12. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
 13. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
 14. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
 15. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) med den ändringen att orden ”Telematikapplikationer för godstrafik” sätts inom citations-tecken,
 16. lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare,
 17. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
 18. lag om ändring i lagen (2004:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget,
 19. lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel,
 20. lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar,
 21. lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem,
 22. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
 23. lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
 24. lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar,
- dels utskottets förslag i bilaga 4 till

1. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
2. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Därmed bifaller riksdagen propositionerna 2010/11:3 i denna del och 2010/11:30 punkterna 1–26 och avslår motionerna

2010/11:T2 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1–3 och

2010/11:T5 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (MP, V)

2. Bruttoredovisning av Transportstyrelsens avgifter

Riksdagen avslår motion

2010/11:T2 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4.

3. Särskilda hänsyn vid avgiftsutformningen

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T3 av Björn von Sydow (S),

2010/11:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2,

2010/11:T209 av Lars Gustafsson m.fl. (KD),

2010/11:T248 av Penilla Gunther (KD),

2010/11:T327 av Lennart Axelsson (S) och

2010/11:T355 av Betty Malmberg och Eva Bengtson Skogsberg (båda M).

Reservation 2 (S, MP, V)

4. Samlad analys av kostnader på transportområdet

Riksdagen avslår motion

2010/11:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1.

Reservation 3 (S, MP, V)

Stockholm den 23 november 2010

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Leif Jakobsson (S) och Jonas Sjöstedt (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Inför inrättandet av Transportstyrelsen som bildades den 1 januari 2009 fick Transportstyrelseutredningen (N 2007:05) i uppdrag att bl.a. lämna förslag till en ny finansieringsform där det ska framgå vilka verksamheter som ska finansieras med avgifter och vilka principer som ska styra valet av finansieringsform (dir. 2008:45). Utredningen lämnade den 13 oktober 2008 rapporten *Finansieringsprinciper och avgiftssystem för Transportstyrelsens verksamhet* (dnr N2008/3588/TR). Här presenterades tre alternativ för den framtida finansieringsmodellen, varav ett förordades. I rapporten lämnades också förslag på författningsändringar. Rapporten har därefter remissbehandlats.

Vidare har Transportstyrelsen den 30 juni 2010 redovisat ett regeringsuppdrag om avgifter inom myndighetens verksamhet (dnr TSG 2010-394). Även denna redovisning har remitterats.

Regeringen begärde in Lagrådets yttrande den 28 maj 2009 och har sedermera valt att följa detta i relevanta delar i propositionen *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet* (prop. 2010/11:30). I propositionen ingår dessutom tre författningsförslag som inte har varit föremål för Lagrådets granskning: två av dessa, avseende lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg och lagen (2004:1167) om vägtransportledare, följer de förslag som tidigare underkastats Lagrådets granskning, medan det tredje förslaget som rör järnvägslagen (2004:519) har utformats efter förebild i luftfartslagen (2010:500). Regeringen har därför bedömt att dessa tre förslag är av sådan beskaffenhet att Lagrådet inte behöver höras. De har däremot ingått i ovannämnda remittering av Transportstyrelsens redovisning.

Med anledning av den framlagda propositionen har fyra följdmotioner väckts. I detta betänkande behandlar utskottet också fyra motioner från den allmänna motionstiden 2010 om avgiftsfinansieringen av vissa verksamheter.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen återges i *bilaga 1*. Regeringens lagförslag i proposition 2010/11:30 finns i *bilaga 2*.

Det bör även nämnas att regeringen i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 22) lämnar förslag till anslag för Transportstyrelsen utifrån de nya finansieringsprinciper som föreslås i propositionen om avgifter i styrelsens verksamhet. Utskottet kommer att behandla regeringens förslag i budgetpropositionen om utgiftsområde 22 Kommunikationer i ett separat betänkande (bet. 2010/11:TU1).

Utskottet har i samband med ärendets beredning haft ett informationsmöte den 9 november 2010 med företrädare för transportbranschen och Transportstyrelsen. Utskottet har i ärendet även mottagit en gemensam skrivelse från Näringslivets transportråd m.fl. (dnr RD 160-478-2010/11).

Vissa lagtekniska samordningar

Konstitutionsutskottet behandlar under hösten propositionen *Följändringar till en reformerad grundlag* (prop. 2010/11:3). Denna proposition innehåller bl.a. förslag till ändringar i dels 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, dels 34 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Regeringen föreslår dock att dessa paragrafer ändras också i propositionen om avgifter i Transportstyrelsens verksamhet. Av samordningsskäl har därför konstitutionsutskottet överlämnat nämnda paragrafer till trafikutskottet (prot. 2010/11:5). Regeringens lagförslag i proposition 2010/11:3 finns i *bilaga 3*. Trafikutskottets förslag till ny lydelse av paragraferna återges i *bilaga 4*.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhantering ska finansieras på ett enhetligt sätt, vilket inte är fallet i dag, och att 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.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag om att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter inom samtliga trafikslag. Härigenom görs konkurrensvillkoren mellan de fyra trafikslagen mer jämförbara och det trafikslagsövergripande synsättet kan främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Riksdagen antar också regeringens förslag om att samla tillsynsuppgifter enligt arbetstidsbestämmelserna inom delar av transportområdet hos Transportstyrelsen.

Jämför reservation 1 (MP, V).

Bakgrund

Transportstyrelsens tillkomst

Hösten 2004 tillkännagav riksdagen som sin uppfattning att regeringen snarast borde tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skulle vara organiserad (bet. 2004/05:TU4, rskr. 2004/05:64). Utgångspunkten var att en gemensam trafikinspektion skulle bildas under första halvåret 2006. Den dåvarande regeringen gav därefter hösten 2005 en särskild utredare i uppdrag att undersöka hur man kunde inrätta en trafikslagsövergripande organisation för inspektionsverksamhet som rör kontroll av krav på säkerhet och skydd inom transportområdet. Hösten 2006 avlämnade sålunda Trafikinspektionsutredningen (N 2005:09) sitt betänkande, *Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet* (SOU 2007:4). I denna förordades bl.a. att en gemensam ny myndighet skulle bildas.

Den nya regeringen gav sedan i juli 2007 en särskild utredare i uppdrag att genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation, benämnd Transportstyrelsen (dir. 2007:105). Transportstyrelseutredningen har häfter presenterat dels delbetänkandet *Transportinspektionen – En myndighet för all trafik* (SOU 2008:9), dels slutbetänkandet *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m.* (SOU 2008:44).

Efter det att delbetänkandet hade remissbehandlats beslutade regeringen genom tilläggsdirektiv (dir. 2008:45) i april 2008 att myndigheten skulle inrättas vid nästkommande årsskifte. I enlighet med förslagen i delbetänkandet beslutades även bl.a. vilka verksamheter vid respektive myndighet

som skulle föras över till den nya myndigheten den 1 januari 2009 och att utgångspunkten var att den nya myndigheten huvudsakligen skulle finansieras via avgifter fr.o.m. 2010.

Regeringen framhöll i propositionen *Transportstyrelsen och dess verksamhet* (prop. 2008/09:31) att motiven för en trafikslagsövergripande myndighet var

- oberoendet mellan det organ som utövar tillsynen och den verksamhet som tillsynen avser, detta för att garantera en effektiv och tillförlitligt genomförd tillsyn
- ambitionen att samla ett tidigare splittrat tillsynsansvar inom transportsektorn till att i stället utövas av en myndighet
- önskan att uppnå likformighet och likabehandling mellan trafikslagen.

Riksdagen beslutade sedermera i december 2008 om nödvändiga lagändringar för att Transportstyrelsen formellt skulle kunna utöva sin verksamhet vid sitt inrättande den 1 januari 2009 (bet. 2008/09:TU3, rskr. 2008/09:94).

Transportstyrelsens verksamhet och nuvarande finansiering

Transportstyrelsen bedriver verksamhet inom samtliga fyra trafikslag dvs. järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Myndighetens kärnverksamhet består av regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportområdet samt ansvar för de register som behövs för att utöva denna 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.

I och med inrättandet av Transportstyrelsen är regelgivnings-, tillstånds- och tillsynsverksamheterna inom de fyra trafikslagen organiserade på ett enhetligt sätt. Dock skiljer sig finansieringsprinciperna åt mellan trafikslagen då de tidigare formerna för finansiering alltjämt tillämpas inom respektive trafikslag:

- Inom *vägområdet* finansieras Transportstyrelsens verksamhet som avser tillstånd och annan ärendehandläggning samt tillsyn med avgifter om de avser prestationer som tydligt riktar sig till enskilda individer eller företag eller andra definierade avnämare. Även registerhållningen finansieras med avgifter. Däremot finansieras all regelgivning, verksamhet som innebär prövning av beslut och s.k. kollektiva prestationer inom tillsynsverksamheten med anslag. Detsamma gäller för stödjande verksamhet som omvärldsanalys. På körkorts- och yrkestrafikområdet tas avgifter ut vad gäller prövningar av tillstånd och dispenser, t.ex. körkortstillstånd, medan övriga verksamhetsdelar, t.ex. tillsyn och körkortsingripanden, anslagsfinansieras.

- Inom *sjöfartsområdet* finansieras Transportstyrelsens verksamhet via Sjöfartsverkets farledsavgifter. Dessa tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek samt ton lastat och lossat gods. Sjöfartsavdelningen inom Transportstyrelsen finansieras dessutom till en mindre del med anslag, bl.a. för att finansiera sjöfartsregistret. Vidare tar Transportstyrelsen ut avgifter för tillsyn, viss ärendehandläggning och registerhållning.
- Inom *luftfartsområdet* är det endast tillstånds- och tillsynsverksamhet som är tydligt definierad i förhållande till individ eller företag som debiteras genom direkta avgifter. Luftfartsavdelningens övriga verksamhet inom Transportstyrelsen 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 den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), information m.m.
- Inom *järnvägsområdet* är all regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn anslagsfinansierad. Så har det varit sedan verksamheterna 1988 flyttades från SJ till dåvarande Banverket. Skälet var att inom järnvägssektorn skapa liknande ansvarsförhållanden som gällde inom vägsektorn vad avser kostnadsansvar för de trafikföretag som utnyttjar infrastrukturen och som berörs av statens reglering och tillsyn.

Arbetsidsregleringen inom transportområdet

Arbetsidsregleringen inom vägtransportområdet uppvisar en tämligen komplex struktur. Enligt lagen (2005:395) om arbetstid för visst vägtransportarbete (vägarbetsidslagen) är det i dag Arbetsmiljöverket som ansvarar för regelgivning, 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. Arbetstiden regleras dock 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. När det gäller kör- och vilotiderna genomförs kontrollerna för närvarande av polisen, men enligt vad som uttalats i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22 s. 79), är det regeringens avsikt att föra över polisens kontroll av efterlevnaden av kör- och vilotidsbestämmelserna hos företaget till Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2011.

Enligt lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget får Arbetsmiljöverket som tillsynsmyndighet meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att lagen ska följas. Detsamma gäller enligt lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstra-

fik 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.

På sjöfartsområdet följer av fartygssäkerhetslagen (2003:364) att de arbetstidsrelaterade frågorna ligger inom Transportstyrelsens ansvarsområde.

Propositionen

Nya former för finansiering av Transportstyrelsen

Regeringen anför att en viktig utgångspunkt för politiken inom transportområdet är att transporter av personer och varor ska ges likartade ekonomiska villkor, oberoende av trafikslag. Regeringen bedömer därför att nuvarande system för finansiering av Transportstyrelsens olika verksamhetsdelar bör revideras så att fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via skattekollektivet i möjligaste mån sker enligt samma principer inom de fyra trafikslagen. Konkurrensförutsättningarna bedöms härmed bli mer jämförbara mellan trafikslagen.

Regeringen framhåller vidare att en viktig bakgrund till behovet av den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver är transportsektorns utveckling mot större inslag av marknadsorientering. Regeringen anser att de kostnader som detta för med sig genom ökat behov av regelgivning och tillsyn inom transportsektorn snarare bör träffa marknads aktörer än samhället i sin helhet. Vidare anføres att avgiftsfinansiering är mer effektiv än finansiering via skattekollektivet eftersom det härigenom skapas en tydlig koppling mellan efterfrågan på Transportstyrelsens tjänster och de resurser som kan tilldelas verksamheten. Regeringen bedömer därför att Transportstyrelsens verksamhet som avser ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning i huvudsak bör finansieras med avgifter. Regeringen finner vidare mot bakgrund av vad bl.a. Lagrådet uttalat att Transportstyrelsen har en viss frihet i utformningen av de avgifter som kan komma att följa på de förslag som lämnas i propositionen. Regeringen anför därför att den närmare regleringen av avgiftsuttagen, med vissa undantag, bör ske på lägre författningsnivå och att regeringen följaktligen i förordningar bör bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Som tidigare beskrivits är redan i dag en del av den verksamhet som Transportstyrelsen tagit över finansierad med avgifter, huvudsakligen när det gäller ärendehandläggning i form av t.ex. prövning av ansökningar om tillstånd, och det finns följaktligen inom transportområdet redan ett regelverk med bemyndiganden från riksdagen när det gäller avgifter. Regeringen anför dock att det finns behov av tillägg eller förstärkningar i flera av dessa författningar för att uppnå enhetlighet och tydlighet om bemyndigandenas omfattning. När det gäller tillsyn finns i dag endast ett fåtal bestämmelser om avgifter. Eftersom regeringen föreslår att även tillsynen ska avgiftsfinansieras krävs därför nya bemyndiganden inom en rad områden.

Regeringen understryker att någon avgiftsskyldighet inte är möjlig i den mån Transportstyrelsens verksamhet, i förhållande till den avgift som transportsektorn skulle betala, inte är kopplad till någon motprestation från myndighetens sida. Således framhålls att de delar av Transportstyrelsens verksamhet som avser regelgivning, prövning av beslut som fattats av annan myndighet, prövning av tvister i avtalsliknande situationer samt andra särskilt angivna ändamål och stabsuppgifter inte bör finansieras med avgifter.

Regeringens förslag innebär att ändringar behöver göras i 26 författningar på transportområdet. Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

Överföring av tillsyn av arbetstidsbestämmelser till Transportstyrelsen

Regeringen bedömer att de förhållanden som nu råder inom arbetstidsområdena i transportsektorn inte kan sägas ligga i linje med tankarna bakom Transportstyrelsens inrättande, dvs. att genom inrättandet av en myndighet med samlat tillsynsansvar på transportområdet skapa bättre förutsättningar för rättssäkerhet, effektivitet och medborgarorientering i tillsynsarbetet.

Regeringen påminner om att Transportstyrelseutredningen har framhållit att det finns stora likheter och beröringspunkter mellan Arbetsmiljöverkets uppgifter enligt vägarbetstidslagen och kontrollerna av kör- och vilotiderna hos företag, vilka enligt förslaget bör föras över till Transportstyrelsen. Regeringen bedömer också att fördelen med en samordning av tillsynen inom yrkestrafikområdet motverkar en splittrad tillämpning och tidskrävande förfaranden på ett sätt som överstiger de eventuella nackdelar som en skillnad mellan tillsynerna kan medföra. Regeringen anser att det för de berörda företagens del måste framstå som tydligare och enklare om endast en myndighet är inblandad. Vidare menar regeringen 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 anser därför att övervägande skäl talar för en överflyttning av vägarbetstidsansvaret från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen. Regeringen bedömer vidare att det saknas anledning att göra en annan bedömning när det gäller ansvaret inom flyg- och järnvägsarbetstidsområdena.

Således föreslås att Arbetsmiljöverkets uppgifter enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och lagen om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget ska föras över till Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2011, såsom redan är fallet med de arbetstidsrelaterade frågorna inom sjöfartsområdet. När det gäller järnvägsarbetstidsregleringen föranleder regeringens förslag ändringar endast på lägre författningsnivå än lag.

Konsekvenser

Förslagen som införs i propositionen handlar i huvudsak om att införa möjligheter till en enhetlig finansiering av samtliga trafikslag inom Transportstyrelsen. Regeringen understryker att ett införande av bemyndiganden att meddela föreskrifter om avgifter inte nödvändigtvis innebär att bemyndigandena kommer att utnyttjas fullt ut. 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 att propositionen antas. Regeringen presenterar dock i propositionen mer övergripande antaganden om kostnadmässiga konsekvenser, baserade på uppgifter från Transportstyrelsen. Dessa redovisas kort nedan.

Regeringens förslag bedöms få mycket begränsade effekter på statsbudgeten. Intäkterna från offentligrättsliga avgifter för verksamheterna beräknas 2014 vara 0,8 % lägre jämfört med en situation utan förändringar av nuvarande finansieringsprinciper. På motsvarande vis bedöms skattefinansieringen för Transportstyrelsens verksamhet vara 0,8 % högre 2014 jämfört med dagens situation. Förslaget innebär dock att relationen mellan avgiftsfinansiering och skattefinansiering kommer att justeras för respektive trafikslag, men med olika omfattning. När det gäller vägsektorn innebär förslaget en ökning av avgiftsfinansieringen med 5 % och inom sjöfartsområdet minskar avgiftsfinansieringen med 52 %. Inom järnvägssektorn införs avgifter motsvarande 59 % av verksamhetens omfattning. För luftfartsområdet sker endast marginella justeringar då Transportstyrelsen bedömer att ytterligare överväganden behövs och då hänsyn måste tas till den mycket ansträngda situationen för branschen. Regeringen framhåller att myndigheten sammantaget gör bedömningen att några överflyttningseffekter mellan trafikslagen med anledning av de förändrade finansieringsprinciperna i regeringens förslag inte kan förutses. Likaså bedöms att förslagets ekonomiska påverkan på företagen är marginell, varför effekten för privatpersoner också bör vara begränsad.

Den principiella förändringen av regeringens förslag är störst inom järnvägsområdet eftersom verksamheten där går från att vara helt anslagsfinansierad till att i stora delar finansieras med avgifter. En stor andel av dessa avgifter kommer att riktas mot Trafikverket i dess roll som infrastrukturförvaltare. Regeringen anför att de avgifter som Transportstyrelsen avser att debitera infrastrukturhållare som förvaltar tågspår kan i enlighet med järnvägslagens (2004:519) bestämmelser om banavgifter endast i begränsad utsträckning föras vidare till trafikutövarna och i sin tur till nyttjarna av järnvägssystemet. För övriga infrastrukturförvaltare, t.ex. förvaltare av privata terminalspår, gäller andra avgiftsregler som baseras på självkostnadsprincipen. I dessa fall finns enligt regeringens större möjligheter att föra avgifterna vidare på kapacitetskunderna, ytterst transportköparna. Transportstyrelsen gör sammantaget bedömningen att för de största och de flesta verksamhetsutövarna inom järnvägsområdet kommer den ökade kostnaden

till följd av avgifterna att understiga 1 % av omsättningen ett normalår. För ett flertal mindre aktörer bedöms dock denna kostnad 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. Regeringen framhåller också att Transportstyrelsen, 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 bedömningen att det är rimligt att avgifterna införs successivt under en övergångsperiod fram till 2014. Härigenom ges aktörerna möjlighet att planera och anpassa sig till förändringen.

Även inom vägsektorn innebär regeringens förslag att en större del av verksamheten än i dag finansieras med avgifter, ca 75 % mot tidigare ca 70 %. Detta gäller framför allt inom tillsynsområdet. Transportstyrelsen har sålunda aviserat nya avgifter för tillsyn 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 meddelas att nya avgifter förutses beträffande såväl fordon som förare. Regeringen framhåller emellertid att Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att förslaget ekonomiska påverkan på företagen är marginell och att konkurrensen mellan företagen i landet och internationellt inte påverkas.

Beträffande luftfarts- och sjöfartssektorerna bedöms att verksamheterna i en större utsträckning än i dag kommer att finansieras via skattekollektivet. Regeringen anför dock att beroende på hur avgifternas detaljutformning kommer att se ut kan enskilda aktörer få erlagga högre avgifter än i dag även inom dessa sektorer.

Regeringens förslag bedöms sammantaget innebära ett ökat antal avgifter inom trafikslagen vad gäller tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning. Totalt beräknas antalet avgifter öka från 233 till 284 stycken.

Vad gäller förslaget om en överföring av uppgifter inom vägarbetsstidsområdet till Transportstyrelsen anför regeringen att detta innebär en minskning av antalet inblandade myndigheter och en mer sammanhållen tillämpning av regelverken. Regeringen konstaterar också att den föreslagna ändringen inte ändrar möjligheten att avvika från bestämmelserna genom kollektivavtal.

Motionerna

I motion 2010/11:T2 yrkande 1 av Siv Holma m.fl. (V) föreslås att regeringens proposition avslås. Motionärerna understryker att vissa verksamheter inom Transportstyrelsens område har en tydlig myndighetskaraktär och därför inte bör inordnas i ett avgiftssystem. Motionärerna efterfrågar följ-

aktligen i *yrkande 2* att regeringen tillsätter en ny utredning som har till uppgift att hitta en balans mellan vad som principiellt är anslagsfinansiering och det som tydligt kan avgiftsfinansieras i Transportstyrelsens verksamhet. I *yrkande 3* efterlyses att regeringen därefter återkommer till riksdagen med ett förslag där Transportstyrelsens verksamhet finansieras både genom anslag och genom avgifter.

Även i *motion 2010/11:T5 yrkande 1 av Stina Bergström m.fl. (MP)* föreslås att regeringens proposition avslås. Motionärerna påtar att förslaget till nya avgifter i Transportstyrelsens verksamhet innebär kraftigt höjda avgifter för järnvägssektorn, och de framhåller att detta ytterligare skulle försämra järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportslag. För att skapa en mer rättvis prissättning av transporterna anför motionärerna bl.a. att det krävs både kilometerskatt för tunga lastbilar och en höjning av koldioxidskatten. De bedömer också att den höga andelen avgiftsfinansiering inom sjöfarten utgör ett hinder mot att ta till vara sjöfartens klimatpotential för godstransporter. Motionärerna understryker behovet av att se på transportslagens samhällseliga effekter och kostnader i stället för att enbart titta på Transportstyrelsens avgifter. De efterlyser således i *yrkande 2* en utredning som tar ett bredare grepp kring transportslagens samhällskostnader samt att regeringen utifrån detta föreslår en rimlig finansieringsform av myndighetens verksamhet.

Utskottets ställningstagande

Enhetlig finansiering av Transportstyrelsens verksamhet

Under föregående mandatperiod bedrevs ett betydelsefullt arbete för att ställa om transportpolitiken mot ett nytt trafikslagsövergripande perspektiv och för att därigenom främja utvecklingen av ett hållbart framtida transportsystem. Det är angeläget att transportsystemet bidrar till en effektiv samordning av trafikslagen och det är därför bl.a. viktigt att inriktnings- och åtgärdsplaneringen för trafikens infrastruktur för perioden 2010–2021 grundas på ett trafikslagsövergripande synsätt. Detta synsätt har också legat till grund för skapandet av de nya trafikslagsövergripande myndigheterna Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys samtidigt som de mer trafikslagsinriktade myndigheterna Vägverket, Banverket och Luftfartsstyrelsen upphört med sin verksamhet.

Det är enligt utskottets mening ett naturligt nästa steg att nu verka för att Transportstyrelsens verksamhet finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag. Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svård framhöll i samband med propositionens avlämnande att det är positivt att regeringens förslag innebär en ökad enhetlighet, oberoende av trafikslag, när det gäller betalningsansvaret för medborgares och företags individuella nyttjande av insatser från Transportstyrelsens verksamhet. Utskottet instämmer i denna bedömning. Liksom regeringen anser utskottet att likartade ekonomiska villkor bör gälla för transporter av personer och gods, obe-

roende av trafikslag. Genom samma grad av internalisering av olika kostnader kan konkurrensneutraliteten främjas mellan trafikslagen. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram Transportstyrelsens bedömning att enhetliga principer för avgiftsuttaget för myndighetens verksamhet kommer att ge myndigheten ökade incitament för att effektivisera verksamheten, tillvarata samordningsfördelar och tillämpa ett trafikslagsövergripande perspektiv i verksamheten. Utskottet förutsätter att utvecklingen kommer att följas upp kontinuerligt inom ramen för regeringens myndighetsstyrning och redovisas för riksdagen i samband med den årliga budgetberedningen.

I motion 2010/11:T5 (MP) anføres att regeringens förslag kommer att ytterligare försämra järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag, inte minst väg. Utskottet vill med anledning av detta hänvisa till Transportstyrelsens konsekvensutredning till föreskrifterna om avgifter inom myndighetens verksamhet som lämnades den 31 augusti 2010 (dnr TSG 2010-592). Transportstyrelsen framhåller här bedömningen att någon överflyttning av transporter från järnväg till andra trafikslag, eller annan överflyttning mellan trafikslagen, *inte* kan förutses. Myndighetens årliga avgiftsuttag inom järnvägssektorn väntas uppgå till ca 42 miljoner kronor. I förhållande till den totala omsättningen i branschen kan denna påлага betraktas som ringa, och som framgår av konsekvensanalysen bedöms den ökade kostnaden för de största och flesta aktörerna understiga 1 % av omsättningen ett normalår. Utskottet välkomnar likväl Transportstyrelsens avsikt att genomföra ett successiv införande av avgifterna på järnvägsområdet t.o.m. 2013. Härigenom ges berörda aktörer möjlighet att planera inför förändringen, och någon väsentlig förändring av konkurrensförhållandena med kort varsel kan därmed undvikas. Utskottet vill vidare understryka att även vägtrafikområdet totalt sett kommer att få bära en större avgiftsdel än vad som gäller i dag; det årliga avgiftsuttaget väntas här öka med 67 miljoner kronor.

I motion 2010/11:T5 invänds vidare mot den höga andelen avgiftsfinansiering för sjöfarten. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att de årliga avgiftsintäkterna från sjöfarten väntas minska med över 100 miljoner kronor. I sammanhanget kan det även nämnas att i betänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (SOU 2010:73), som överlämnades den 28 oktober 2010 till regeringen, framhålls att de avgifter som är förenade med svensk flagg som exempelvis avgifter för registrering och tillsyn inte är avgörande för ett svenskt rederis beslut att flagga fartyg i ett annat land. Utredaren (dir. 2010:2) bedömer att de kostnadsbesparingar som kan göras här är marginella i jämförelse med t.ex. minskade bemanningskostnader.

Finansiering via avgifter

I motion 2010/11:T2 (V) tas avstånd ifrån att finansiera verksamheter inom Transportstyrelsens område som har en tydlig myndighetskaraktär genom avgifter. Vidare efterlyses en ny utredning för att närmare klargöra

gränsdragningen mellan vad som kan anslags- respektive avgiftsfinansieras i myndighetens verksamhet. Utskottet vill mot denna bakgrund inledningsvis påminna om att regeringen redan i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22) uttalade sin bedömning att konsekvenserna av ett nytt finansieringssystem behövde belysas ytterligare och därför valde att då avvakta med att föreslå en förändring i grunderna för finansiering av Transportstyrelsens verksamhet redan fr.o.m. 2010.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i nu framlagda proposition lämnar en utförlig redovisning av gränsdragningen mellan skatt och avgift baserad på tidigare utredningar och propositioner samt yttranden från Lagrådet. Regeringen konstaterar bl.a. att en penningpåлага kan anses ha karaktär av avgift och inte skatt, även om någon preciserad motprestation inte utgår, givet att ett avgiftskollektiv tydligt kan avgränsas och definieras, att penningpålagans huvudsyfte är att finansiera viss verksamhet samt att det ska finnas ett tydligt samband mellan pålagans storlek och kostnaderna för aktuell verksamhet. Regeringens bedömning är att de förutsättningar som framställs som kriterier för avgiftsuttag är uppfyllda i de förslag om avgiftsfinansiering som lämnas i propositionen: regeringen framhåller att avgiftskollektiven är tydligt avgränsade och definierade samt att avgiftens syfte är att finansiera tillsynsverksamheten. Regeringen understryker också att avgiftens storlek i möjligaste mån ska svara mot den kostnad som den offentliga tillsynsverksamheten medför. Regeringen bedömer dock att de närmare förutsättningarna för avgiftskonstruktionen bör regleras på lägre författningsnivå. Utskottet har inget att invända mot regeringens bedömning. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det följer av avgiftsförordningen (1992:191) att alla myndigheter som tar ut avgifter för varor och tjänster som myndigheten tillhandahåller varje år ska samråda med Ekonomistyrningsverket (ESV) om avgifterna innan myndigheten fattar beslut om avgiften. Av förordningen följer också att om inget annat ekonomiskt mål för verksamheten beslutats, ska avgifterna beräknas så att full kostnadstäckning uppnås.

Utskottet konstaterar att det i Transportstyrelseutredningens rapport av den 13 oktober 2008 föreslogs i första hand att *hela* Transportstyrelsens verksamhet skulle avgiftsfinansieras. Utskottet vill dock understryka att regeringen i den nu framlagda propositionen gör bedömningen att någon avgiftsskyldighet inte är möjlig i den mån Transportstyrelsens verksamhet, i förhållande till den avgift som transportsektorn skulle betala, inte är kopplad till någon motprestation från myndighetens sida. Således framhålls explicit att de delar av Transportstyrelsens verksamhet som avser regelgivning, prövning av beslut som fattats av annan myndighet, prövning av tvister i avtalsliknande situationer samt andra särskilt angivna ändamål och stabsuppgifter *inte* bör finansieras med avgifter. Utskottet instämmer i denna bedömning och välkomnar att dessa verksamheter följaktligen inte omfattas av de framlagda författningsförslagen.

Tillsyn av arbetstidsbestämmelserna

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag att samla tillsynsuppgifter enligt arbetstidsbestämmelserna inom delar av transportområdet hos Transportstyrelsen. Utskottet anser att detta innebär en önskvärd förenkling av nu gällande ordning.

Vissa lagtekniska samordningar

Regeringen föreslår i propositionen *Följändringar till en reformerad grundlag* (prop. 2010/11:3) ändringar i bl.a. 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, och 34 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Eftersom dessa lagparagrafer även är föremål för ändringsförslag i propositionen *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet* (prop. 2010/11:30) har konstitutionsutskottet av lagtekniska samordningsskäl överlämnat nämnda paragrafer till trafikutskottet. De överlämnade förslagen innebär att lagarna anpassas till den numrering av paragraferna i regeringsformen som föreslås i propositionen *En reformerad grundlag* (prop. 2009/10:80). Trafikutskottet har inget att invända mot de föreslagna ändringarna. För att samordna dessa lagförslag med lagförslag 3 och 9 i proposition 2010/11:30 bör riksdagen anta de i bilaga 4 framlagda lagförslagen.

Sammanfattande bedömning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter inom samtliga trafikslag. Härigenom görs konkurrensvillkoren mellan de fyra trafikslagen mer jämförbara och det trafikslagsövergripande synsättet kan främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Utskottet är på motsvarande vis positivt till regeringens förslag om att samla tillsynsuppgifter enligt arbetstidsbestämmelserna inom delar av transportområdet hos Transportstyrelsen.

Utskottet tillstyrker härigenom regeringens förslag och avstyrker mot bakgrund av vad som angivits ovan motionerna 2010/11:T2 (V) yrkandena 1–3 och 2010/11:T5 (MP) yrkandena 1 och 2.

Bruttedovisning av Transportstyrelsens avgifter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att Transportstyrelsens avgifter ska redovisas under inkomsttitel. Utskottet hänvisar till att regeringen lämnar ett förslag av motsvarande innebörd i budgetpropositionen för 2011.

Motionen

Siv Holma m.fl. (V) understryker i *motion 2010/11:T2 yrkande 4* att offentligt-rättsliga avgifter inte ska disponeras av Transportstyrelsen utan att de ska tillföras statskassan och redovisas under inkomsttitel. Motionärerna anför att det utifrån både demokratiska principer och effektivitetsperspektiv är regeringen som bör vara det organ som beslutar om omfattningen av verksamheten och har disponeringsrätt till avgifterna. De betonar också att riksdag och regering måste kunna påverka och kontrollera en myndighet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer med motionärerna i vikten av en effektiv styrning och kontroll av Transportstyrelsen. Utskottet konstaterar i sammanhanget att regeringen i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 22) lämnar förslag till anslag för Transportstyrelsen utifrån de nya finansieringsprinciper som föreslås i propositionen *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet* (prop. 2010/11:30). Med anledning av motionen vill utskottet särskilt uppmärksamma att regeringen i budgetpropositionen också gör 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. Följaktligen föreslås fr.o.m. 2011 en ökning av anslaget för Transportstyrelsen motsvarande huvuddelen av intäkterna från den offentligt-rättsliga verksamhet som myndigheten skulle ha disponerat enligt nuvarande redovisningsprinciper. Regeringen framhåller att genom en övergång till bruttoredovisning kan en bättre överblick och styrning av verksamhetens omfattning säkerställas. Utskottet välkomnar regeringens förslag och återkommer till detta senare under året i samband med utskottets behandling av budgetpropositionen för 2011 när det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer.

I sammanhanget kan påminnas om att utskottet i sitt yttrande över vår-tilläggsbudgeten för 2010 (yttr. 2009/10:TU4y) understrukit vikten av att noggrant följa upp Transportstyrelsens avgiftsfinansierade tillsynsverksamhet. Utskottet förutsatte att en sådan uppföljning skulle komma att ske kontinuerligt inom ramen för regeringens myndighetsstyrning och redovisas för riksdagen i samband med den årliga budgetberedningen.

Enligt vad utskottet fått veta bereds för närvarande inom Regeringskansliet ett uppdrag till Transportstyrelsen som syftar till att utveckla riksdagens och regeringens möjligheter att följa upp Transportstyrelsens verksamhet och dess finansiering. Utskottet är positivt till detta, inte minst i ljuset av omfånget på anslaget som myndigheten föreslås disponera.

Av redovisningen ovan framgår att yrkande 4 i motion T2 (V) torde bli tillgodosett genom regeringens förslag i budgetpropositionen för 2011. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Särskilda hänsyn vid avgiftsutformningen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att vid utformningen av Transportstyrelsens nya avgifter ta särskild hänsyn för museijärnvägar och trafikskolor. Utskottet hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen avser att undanta museijärnvägar från huvudregeln om självkostnadsprincipen.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Motionerna

I *motion 2010/11:T4 yrkande 2 av Anders Ygeman m.fl. (S)* efterfrågas att Transportstyrelsen ges instruktioner om att vid utformningen av det nya avgiftssystemet särskilt beakta konsekvenserna för museijärnvägarna. Motionärerna understryker att dessa järnvägar är en del av det svenska kulturarvet och att om de ideella föreningar som driver landets museijärnvägar påförs samma avgifter som övriga aktörer, skulle många av dessa järnvägar hotas av nedläggning. *Lennart Axelsson (S)* uttrycker liknande farhågor i *motion 2010/11:T327* och understryker vikten av att inte slå undan fötterna för museiföreningarna genom ogenomtänkta avgiftsökningar. Även i *motion 2010/11:T355 av Betty Malmberg och Eva Bengtson Skogsberg (båda M)* framhålls att museijärnvägarnas verksamhet skulle kunna drabbas orimligt hårt. De konstaterar dock att Transportstyrelsen har angivit att särskild hänsyn ska tas beträffande järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som har liten omfattning. Motionärerna understryker vikten av att följa frågan.

Björn von Sydow (S) välkomnar i *motion 2010/11:T3* att Transportstyrelsen ska ta särskild hållning till ideella järnvägsföreningar som bedriver trafik på egna spår. Motionären bedömer dock att även om avgifterna skulle uppgå till 1 % av trafikintäkterna blir dessa så små att det inte är meningsfullt att hantera dem. Motionären anser därför att museijärnvägar som på ideell basis bedriver trafik på egna spår helt ska undantas från Transportstyrelsens avgifter för ärendehandläggning. För att säkra de värden som museijärnvägarna representerar föreslås också i *motion 2010/11:T209 av Lars Gustafsson m.fl. (KD)* att verksamheter med kulturhistorisk betydelse undantas från Transportstyrelsens tillsynsavgifter.

Penilla Gunther (KD) anför i *motion 2010/11:T248* att vid beräkningen av trafikskolornas tillsynsavgifter måste hänsyn tas till storlek och omfattningen av deras verksamhet. Motionären påtalar att flertalet trafikskolor är små företag och att de planerade tillsynsavgifterna för dessa skulle medföra en höjning av kostnaderna som skulle kunna innebära att verksamheten läggs ned.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis, i likhet med motionerna ovan, understryka museijärnvägarna betydelse för det svenska kulturarvet. Utskottet finner det därför också angeläget att Transportstyrelsen, i utformningen av sina avgifter, tar särskild hänsyn till verksamheten på museijärnvägarna. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att i det nya förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet som myndigheten remitterade den 31 augusti 2010 (dnr TSG 2010-592) föreslås att avsteg ska göras från huvudregeln om självkostnadsprincipen i två fall:

- I fråga om medicinska dispenser. Transportstyrelsen har bedömt att en höjning av avgiften för prövning av undantag från föreskrifterna om medicinska krav för körkortsinnehav från 600 kr till 5 000 kr förmodligen skulle göra det omöjligt för en del personer att ha råd att ansöka om undantag och därmed behålla sin mobilitet. Myndigheten har därför valt att inte föreslå någon ändring av denna avgift.
- I fråga om museitrafik eller verksamhet av motsvarande ideella föreningar. Jämfört med Transportstyrelsens tidigare redovisning till regeringen den 30 juni 2010 (dnr TSG 2010-394) har myndigheten nu föreslagit en differentierad avgift för ideella föreningar som bedriver kulturhistorisk verksamhet som innebär en lägre timtaxa och ett tak om 5 000 kr per ärende om godkännande av fordon eller infrastruktur-anläggning. Utskottet välkomnar Transportstyrelsens omarbetsning och bedömer att denna kommer att bidra till att säkra museijärnvägarnas långsiktiga framtid.

Med anledning av motion 2010/11:T248 (KD) om trafikskolornas tillsynsavgifter vill utskottet peka på att det i Transportstyrelsens förslag till avgiftsföreskrifter föreslås en årlig tillsynsavgift för tillståndshavare som baseras på antalet anställda som utbildar och typen av utbildning. Härigenom anges att avgiften kommer att så exakt som möjligt kunna spegla den verksamhet för vilken tillsynen ska utövas. Transportstyrelsen framhåller vidare att det handlar om totala kostnadsökningar som i förhållande till genomsnittsföretagets omsättning är ringa. Vidare anføres att förslagen innebär mycket små förändringar i företagens administrativa kostnader eftersom merparten av befintliga och nya avgifter hanteras av företagen redan i dag.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att Transportstyrelsens styrelse sedermera den 28 oktober 2010 har godkänt förslaget till nya föreskrifter om avgifter, inklusive ovannämnda förslag om ett avgiftstak för sökande som enbart bedriver kulturhistorisk verksamhet. Generaldirektören har således givits i uppdrag att fatta beslut om dessa föreskrifter efter att riksdag och regering beslutat nödvändiga lag- och förordningsändringar. Utskottet förutsätter att regeringen därefter i sin fortlöpande myndighetsstyrning noga kommer att följa utvecklingen på området, inte minst beträffande museijärnvägarna och trafikskolorna.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan, avstyrks motionerna 2010/11:T3 (S), 2010/11:T4 yrkande 2 (S), 2010/11:T209 (KD), 2010/11:T248 (KD), 2010/11:T327 (S) och 2010/11:T355 (M).

Samlad analys av kostnader på transportområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en samlad analys och utvärdering av hur de förändrade kostnaderna på transportområdet påverkar olika näringar och regioner. Utskottet pekar bl.a. på att svenskt näringsliv, forskning och offentliga aktörer kommit överens om att samverka i uppföljningen av en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2010/11:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) anfördes att det under de senaste åren har skett ett antal förändringar som sammantaget medför betydande kostnadsökningar för företag och hushåll. Motionärerna är dock i grunden positiva till flertalet av dessa förändringar med hänvisning till behovet av alternativa finansieringsformer för att möta de närmaste årens stora behov av infrastrukturinvesteringar. Motionärerna efterlyser emellertid i yrkande 1 en samlad analys och utvärdering av hur de många kostnadsfördyrande förändringarna på transportområdet påverkar olika näringar och regioner. De understryker att det utspridda bebyggelsemönstret i landet liksom det långa avståndet till kontinentala Europa gör Sverige mycket känsligt för alla förändringar i möjligheterna att förflytta människor och gods.

Utskottets ställningstagande

Som framhållits ovan i avsnittet om regeringens lagförslag, har politiken på transportområdet under den gångna mandatperioden genomsyrats av ett trafikslagsövergripande perspektiv. Detta har varit en central ansats vid bildandet av myndigheterna Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys som alla är ett uttryck för regeringens helhetssyn på transportsystemet. Det trafikslagsövergripande perspektivet har likaså gällt vid exempelvis utformningen av den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Utskottet vill i sammanhanget understryka att de senaste årens betydelsefulla organisationsförändringar och omregleringar på transportområdet har föregåtts av ett omfattande offentligt utredningsarbete och remissförfarande där konsekvenserna av föreslagna åtgärder har kunnat belysas och behandlas.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av att i det transportpolitiska arbetet ta hänsyn till de olika näringarna och regionerna i landet. Detta följer inte minst av det övergripande och riksdagsbundna transportpolitiska målet som stipulerar behovet av att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen konstaterar i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 22) att arbetet med de beslutade infrastrukturplanerna på nationell nivå för perioden 2010–2021 har varit en öppen och inbjudande process tillsammans med näringsliv och regionala aktörer. Utskottet välkomnar detta. Regeringen framhåller att prioriteringar från regionala planupprättande myndigheter och organ har vägt tungt och att den regionala nivån har fått ett ökat inflytande. Det betonas också i sammanhanget att ur ett europeiskt perspektiv har Sverige geografiskt stora men befolkningsmässigt små funktionella och lokala arbetsmarknadsregioner och att ett väl fungerande transportsystem är viktigt för att kompensera för detta. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet vill vidare påminna om att Trafikanalys som bildades den 1 april 2010 har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Av förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys framgår exempelvis att myndigheten ska göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet samt bedriva omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet, särskilt med tonvikt på transportsystemets utveckling i Europeiska unionen och dess effekter för Sverige.

Med anledning av önskemålet i motion 2010/11:T4 (S) yrkande 1 om en samlad analys och utvärdering vill utskottet också särskilt framhålla att vid ett möte i Jönköping den 25 augusti 2010 kom företrädare för svenskt näringsliv, forskning och offentliga aktörer överens om att utifrån sina olika roller samverka i uppföljningen av prioriterade åtgärder. En av dessa är en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet. Utskottet välkomnar detta initiativ.

Utskottet bedömer mot bakgrund av ovanstående att syftet med motion 2010/11:T4 (S) yrkande 1 torde bli väl tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Regeringens lagförslag, punkt 1 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag i bilaga 3 till

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

2. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

och avslår regeringens lagförslag i bilaga 2,

samt tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:3 i denna del och motionerna 2010/11:T2 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1–3 och

2010/11:T5 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt

avslår proposition 2010/11:30 punkterna 1–26.

Ställningstagande

Transportsystemets klimatpåverkan måste brytas och transportsektorn måste omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. För att nå dit måste trafik överflyttas från väg till järnväg och sjöfart. Med regeringens politik går dock utvecklingen åt fel håll och koldioxidutsläppen på våra vägar ökar stadigt. Det finns visserligen fördelar med regeringens ambition att skapa likvärdiga villkor för trafikslagen, men i stället för att presentera ett förslag där t.ex. delar av sjöfartens verksamhetsområde omvandlas till anslagsfinansiering väljer regeringen att avgiftsbelägga järnvägen. Det hade varit klokare att göra tvärtom. Vi anser att den höga andelen avgiftsfinansiering inom sjöfarten utgör ett hinder mot att ta till vara sjöfartens klimatpotential. På motsvarande vis motsätter vi oss de kraftigt höjda avgifter för järnvägssektorn som skulle bli följden av regeringens förslag på nya avgifter i Transportstyrelsen. Härigenom skulle järnvägens konkurrenskraft försämrats ytterligare gentemot andra trafikslag, inte minst väg. De föreslagna avgiftshöjningarna för järnvägen skulle dessutom sammanfalla med den planerade fördubblingen av banavgifterna till

2013. Att på så vis införa dubbla pålagor i form av ban- och tillsynsavgifter kommer att leda till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken och därmed färre järnvägstransporter för gods och personer. Detta är inte en politik som leder till fler hållbara transporter. Regeringen är inne på fel spår. Prisrelationen mellan olika transportalternativ måste förändras till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning.

Det sker konsekvent en underbeskattning av den klimatsmarta järnvägen i förhållande till transporter på väg. Enligt beräkningar från riksdagens utredningstjänst (dnr 2010:1406) överbeskattas en resa med tåg med 49 % i förhållande till sina externa kostnader medan en bil enbart betalar 73 % av sina externa kostnader. För att skapa en mer rättvis prissättning av transporterna anser vi att det krävs såväl kilometerskatt för tunga lastbilar som en höjning av koldioxidskatten. Dessutom är det angeläget med en klimatskatt för flyget. Så länge som dagens skeva prissättning av transporterna fortgår kan vi inte acceptera ett förslag som ytterligare bidrar till att försämra järnvägens konkurrenskraft.

I propositionen om avgifter i Transportstyrelsens verksamhet har regeringen dessutom övergivit principen om att en avgift är något som betalas för en *specificerad* motprestation. Att finansiering sker genom otydliga motprestationer och inte via kollektiva skatter riskerar att undergräva förtroendet för våra myndigheter. Detta vore en olycklig utveckling. Vi vill understryka att vissa verksamheter inom Transportstyrelsens område är typiska myndighetsuppgifter och därför inte bör inordnas i ett avgiftssystem. Vi vill också lyfta fram att genom anslagsfinansiering motverkas risken för att myndigheten fokuserar enbart på interna finansiella mål i stället för att nå övergripande transportpolitiska mål.

Mot bakgrund av det anförda anser vi att regeringens proposition *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet* bör avslås. Det räcker inte enligt vår mening att enbart titta på Transportstyrelsens avgifter och bortse ifrån trafikslagens samhällseliga effekter och kostnader. Det bör i stället omgående tillsättas en ny utredning som tar ett bredare grepp kring trafikslagens samhällskostnader. Utredningen bör också finna en balans mellan vad som principiellt är anslagsfinansiering och det som tydligt kan avgiftsfinansieras i Transportstyrelsens verksamhet. Regeringen bör därefter återkomma till riksdagen med ett förslag till rimlig finansieringsform för Transportstyrelsens verksamhet.

När det gäller de lagförslag i propositionen *Följdändringar till en reviderad grundlag* (prop. 2010/11:3) som av samordningsskäl överlämnats från konstitutionsutskottet har vi inget att invända.

Vad vi nu anför bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Särskilda hänsyn vid avgiftsutformningen, punkt 3 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP), Leif Jakobsson (S) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T3 av Björn von Sydow (S),

2010/11:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 2 och

2010/11:T327 av Lennart Axelsson (S),

bifaller delvis motionerna

2010/11:T209 av Lars Gustafsson m.fl. (KD) och

2010/11:T355 av Betty Malmberg och Eva Bengtson Skogsberg (båda M) samt

avslår motion

2010/11:T248 av Penilla Gunther (KD).

Ställningstagande

Museijärnvägarna utgör en viktig del av det svenska kulturarvet. De föreningar som runt om i landet driver dessa järnvägar utför ett beundransvärt jobb för att förvalta vår historia och bidrar samtidigt till att utveckla vår turistnäring. Verksamheten på dessa banor är dock mycket begränsad och om föreningarna skulle vara skyldiga att betala samma avgifter som övriga kommersiella järnvägsföretag skulle många museijärnvägar hotas av nedläggning. Detta är inte acceptabelt. Det är väsentligt att fötterna inte slås undan för museiföreningarna genom ogenomtänkta avgiftshöjningar. Mot denna bakgrund välkomnar vi varmt att Transportstyrelsens styrelse har godkänt att museijärnvägar ska undantas från huvudregeln om självkostnadsprincipen i de nya avgiftsföreskrifter som myndigheten avser fastställa efter det att regering och riksdag beslutat nödvändiga lag- och förordningsändringar.

Museijärnvägarnas långsiktiga framtid måste säkras. Vi anser därför att det även är viktigt att regeringen uttalar sitt tydliga stöd för dessa och ger tydliga instruktioner till Transportstyrelsen om att särskilt beakta konsekvenserna för landets museijärnvägar vid utformningen av det nya avgiftssystemet. Enligt vår mening torde avgifterna för hanteringen av ärenden knutna till museijärnvägsverksamheten uppgå till så små belopp att det knappast kan anses vara meningsfullt att hantera dem. Det vore följaktligen rimligt att museijärnvägarna undantas från kravet på avgifter.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Samlad analys av kostnader på transportområdet, punkt 4 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP), Leif Jakobsson (S) och Jonas Sjöstedt (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2010/11:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1.

Ställningstagande

En samlad svensk transportnäring har såväl i remissutlåtande till Näringsdepartementet och till Transportstyrelsen som vid uppvaktning i trafikutskottet uttryckt en djup oro över den utveckling som transportsektorn står inför. Förutom det nu aktuella förslaget om att avgiftsfinansiera bärande delar av Transportstyrelsens verksamhet, träffas branschen av höjda banavgifter, höjd koldioxidskatt, införande av trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt IMO:s krav på fartygsbränslen.

Under de närmaste åren finns ett mycket stort behov av infrastrukturinvesteringar i vårt land, och det är därför nödvändigt att söka efter alternativa finansieringsformer. I grunden är vi följaktligen positiva till flertalet av förändringarna ovan. Det är samtidigt väsentligt att inte äventyra det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det utspridda bebyggelsemönstret och det långa avståndet till kontinentala Europa gör Sverige mycket känsligt för alla förändringar i möjligheterna att förflytta människor och gods. Det är därför angeläget med en samlad utvärdering och analys av hur de många kostnadsfördyrande förändringarna på transportområdet påverkar olika näringar och regioner.

Företrädare för bl.a. svenskt näringsliv och offentliga aktörer undertecknade den 25 augusti 2010 den s.k. Jönköpingsdeklarationen där de enades om att utifrån sina olika roller samverka i uppföljningen av prioriterade åtgärder. En av dessa är en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet. Vi vill understryka att detta måste följas upp. Vi vill också betona att varje enskilt politiskt beslut som påverkar transportkostnaderna måste utvärderas noggrant. Men än viktigare enligt vår mening är att mäta och analysera de *samlade* effekterna av de kostnader som politiken lägger på transportsektorn via olika avgifter och regel-

verk, inte minst vad gäller konkurrenssituationen för svensk industri och handel gentemot andra länder. Vi vill därför att berörda myndigheter skyndsamt ges i uppdrag att genomföra en sådan utredning.

Vad vi nu anför bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2010/11:3

Proposition 2010/11:3 Följdändringar till en reformerad grundlag:

Riksdagen antar regeringens förslag till

4. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.
9. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Övriga lagförslag behandlas i annat sammanhang.

Proposition 2010/11:30

Proposition 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i containerlagen (1980:152).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg.
9. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.
10. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).
11. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

12. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.
13. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.
14. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
15. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
16. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).
17. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).
18. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare.
19. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.
20. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.
21. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.
22. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.
23. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem.
24. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.
25. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.
26. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Följdmotioner med anledning av proposition 2010/11:30

2010/11:T2 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning som har till uppgift att hitta en balans mellan vad som principiellt är anslagsfinansiering och det som tydligt kan avgiftsfinansieras i Transportstyrelsens verksamhet.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag där Transportstyrelsens verksamhet finansieras både genom anslag och genom avgifter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att offentligt rättsliga avgifter inte ska disponeras av Transportstyrelsen utan tillföras statskassan och redovisas under inkomstitel.

2010/11:T3 av Björn von Sydow (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att museijärnvägar som på ideell basis bedriver trafik på egna spår helt ska undantas från Transportstyrelsens avgifter för ärendehandläggning.

2010/11:T4 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en samlad analys och utvärdering av hur de många kostnadsfördyrande förändringarna på transportområdet påverkar olika näringar och regioner.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen instruktioner om att vid utformningen av det nya avgiftssystemet särskilt beakta konsekvenserna för museijärnvägarna.

2010/11:T5 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning som tar ett bredare grepp kring transportslagens samhällskostnader och utifrån det föreslå en rimlig finansieringsform av Transportstyrelsens verksamhet.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

2010/11:T209 av Lars Gustafsson m.fl. (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om museijärnvägars betydelse och undantag från att betala licensavgifter.

2010/11:T248 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hänsyn måste tas till trafikskolornas storlek och omfattningen av deras verksamhet vid beräkningen av deras tillsynsavgifter.

2010/11:T327 av Lennart Axelsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om museijärnvägarnas framtid.

2010/11:T355 av Betty Malmberg och Eva Bengtson Skogsberg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om museijärnvägar.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag i proposition 2010/11: 30

I 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 §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 2011.

¹ Senaste lydelse 2004:82.

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

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 2011.

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

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 sväware 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 sväware,
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,
och

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

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 *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.

5 Förslag till lag om ändring i containerlagen
(1980:152)

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.

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

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.

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

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 ärendehand-
läggning enligt denna lag och
enligt föreskrifter som har
meddelats med stöd av lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

8 Förslag till lag om ändring i lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg

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.

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

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* 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.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till tillsynsmyndigheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2004:518.

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

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.

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

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.

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

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.

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

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

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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.

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

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.

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

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

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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.

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

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 hälsoundersökning 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 sjösäkerhetssynpunkt (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.

17 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

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.

18 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1167) om
vägtransportledare

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* 2. avgifter för *ärendehand-*
förordnande, *läggning,*
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.

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

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.

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

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

6 §

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.

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.

7 §

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.

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

8 §¹

Arbetsmiljöverkets beslut enligt 7 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Arbetsmiljöverket kan förordna att dess beslut ska gälla omedelbart.

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.

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

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.

22 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar

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.

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

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.

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

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.

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

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.

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

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.

BILAGA 3

Regeringens lagförslag i proposition 2010/11: 3

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 2 § första stycket 2 eller 3 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,

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 2009:1351.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Härigenom föreskrivs att 34 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg¹ 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 §²

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen eller efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten, får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 2 § första stycket 2 eller 3 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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Lagen omtryckt 1996:736.

² Senaste lydelse 2004:518.

BILAGA 4

Utskottets lagförslag

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 2 § första stycket 2 eller 3 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

Regeringen får meddela föreskrifter om *avgifter*

1. *avgifter* för trafikövervakningstjänster,

1. för trafikövervakningstjänster,

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 2009:1351.

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.

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,

2. avgifter för skeppsmätning, och

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34 §¹

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 *eller efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten*, får *meddela föreskrifter* eller i enskilda fall *besluta om* undantag från denna lag. Regeringen *eller efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten*, får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 2 § *första stycket 2* eller 3 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.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till tillsynsmyndigheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2004:518.