



Ny myndighetsstruktur på transportområdet

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2009/10:59 Ny myndighetsstruktur på transportområdet. Ingen motion har väckts i ärendet.

Propositionen är ett led i den successiva omdaning av myndigheterna i riktning mot en transportslagsövergripande struktur. Den 1 januari 2009 inrättades *Transportstyrelsen* med myndighetsutövning som huvudsaklig verksamhet. Tillkomsten av Transportstyrelsen har sitt ursprung i ett tillkännagivande av riksdagen hösten 2004 på förslag av trafikutskottet (bet. 2004/05:TU4 Inspektionsverksamheten inom trafikslagen, rskr. 2004/05:64).

Den 1 april 2010 inrättas härutöver två nya myndigheter genom beslut av regeringen inom ramen för dess s.k. restkompetens. *Trafikverket* har till uppgift att ur ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för att funktionalitet, effektivitet och hållbarhet uppnås i det samlade transportsystemet. *Trafikanalys* ska vara regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor inom hela transportområdet.

I den nu aktuella propositionen lägger regeringen fram förslag om de lagändringar som föranleds av beslutet att inrätta Trafikverket; i huvudsak gäller det byte av myndighetsnamnet i ett antal lagar. I propositionen berörs även den nya myndigheten Trafikanalys. De föreslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2010.

Utskottet föreslår att riksdagen antar lagförslagen och tillstyrker därmed propositionen.

I betänkandet finns ett särskilt yttrande (s, v, mp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Ny myndighetsstruktur på transportområdet	5
Propositionen	5
Utskottets ställningstagande	7
Särskilt yttrande	9
Ny myndighetsstruktur på transportområdet (s, v, mp)	9
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	11
Propositionen	11
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	12

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Ny myndighetsstruktur på transportområdet

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.,
2. lag om ändring i väglagen (1971:948),
3. lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152),
4. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
5. lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning,
6. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
7. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
8. lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:59 punkterna 1–8.

Stockholm den 28 januari 2010

På trafikutskottets vägnar

Jan-Evert Rådström

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s) och Christer Winbäck (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlar utskottet proposition 2009/10:59 Ny myndighetsstruktur på transportområdet. Ingen motion har väckts med anledning av propositionen.

Till grund för den framlagda propositionen ligger Trafikverksutredningens slutbetänkande Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31). Härutöver ligger en inom Näringsdepartementet utarbetad kompletterande promemoria till grund. Promemorian innehåller förslag till de lagändringar som det nyssnämnda betänkandet bedömts föranleda.

Regeringen behandlar i propositionen endast de förslag som rör omorganisering av myndigheterna på transportområdet, således inte samtliga de områden som behandlades i Trafikverksutredningens betänkande. Det anmäls att regeringen avser att återkomma till riksdagen i fråga om utredningens förslag om en ny planeringsansats och ett nytt planeringssystem för infrastrukturplaneringen.

Lagrådet har i sitt yttrande över en lagrådsremiss i ärendet föreslagit vissa justeringar, som regeringen – med ett undantag – har följt.

I anslutning till ärendets beredning har information och synpunkter lämnats av dels den särskilde utredaren i Trafikverksutredningen, Nils Gunnar Billinger, den 22 oktober 2009, dels den särskilde utredaren i utredningen om inrättandet av den nya myndigheten Trafikverket, Gunnar Malm, den 19 november 2009.

Utskottet redovisar i *bilaga 1* en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut och i *bilaga 2* regeringens lagförslag.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås de lagändringar som föranleds av regeringens beslut om inrättande av den nya myndigheten Trafikverket (se dir. 2009:75). I propositionen berörs även inrättandet av den nya myndigheten Trafikanalys (se dir. 2009:76).

Regeringens lagförslag innebär att ett antal lagar ändras genom att den nuvarande myndighetens namn byts ut mot ”Trafikverket”. I fråga om fastighetstaxeringslagen (1979:1152) får namnändringen även viss materiell betydelse. Beträffande väglagen (1971:948) och lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning föreslås förutom namnändringen även redaktionella ändringar.

De föreslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2010.

Utskottets överväganden

Ny myndighetsstruktur på transportområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar de lagförslag som lagts fram i proposition 2009/10:59 Ny myndighetsstruktur på transportområdet.

Jämför särskilt yttrande (s, v, mp).

Propositionen

Inledning och principiella överväganden

I propositionen lämnas en redovisning av tidigare förslag och beslut som rör det transportpolitiska området och som har bäring på den nu framlagda propositionen.

I sin proposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* konstaterade regeringen att det finns ett behov av effektivisering på transportområdet. Vidare anfördes bl.a. att en trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145).

Med utgångspunkt i propositionen uppdrog regeringen den 19 december åt Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och dåvarande Luftfartsstyrelsen att upprätta ett gemensamt förslag till en trafikslagsövergripande *nationell plan* för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Samtidigt uppdrog regeringen åt kommunala självstyrelseorgan, kommunala samverkansorgan och berörda länsstyrelser att för respektive län upprätta ett förslag till transportslagsövergripande *länsplan* för regional transportinfrastruktur för samma period.

Vidare hänvisas till riksdagens beslut med anledning av propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Syftet med den nya målstrukturen inom transportpolitiken anges vara att skapa en tydligare struktur som är enklare att tolka och tillämpa.

Regeringen redogör i sammanhanget också för vissa omstruktureringar av myndighetsorganisationen på transportområdet under senare tid, nämligen bolagisering av statliga verksamheter och inrättandet den 1 januari 2009 av Transportstyrelsen, den nya myndigheten för bl.a. samordnad reglering, tillsyn och tillståndsgivning.

I propositionen anförts att remissutfallet visat ett starkt stöd för utredningens förslag om att inrätta ett trafikslagsövergripande trafikverk och en ny utvärderingsfunktion. Vissa remissinstanser har framhållit att det finns flera tänkbara vägar att gå för att tillse att ett trafikslagsövergripande per-

spektiv får genomslag i trafikmyndigheternas arbete. Regeringen anser emellertid att utredningens förslag om ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den nya planeringsansats som utredningen har föreslagit och som skapar de bästa förutsättningarna för tillämpningen av fyrstegsprincipen, funktionaliteten i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation.

I sammanhanget förs ett resonemang om de framförda farhågorna att Trafikverkets storlek skulle innebära även vissa nackdelar, bl.a. genom att myndigheten blir mer svårstyrd. Detta är, menar regeringen, till stor del en fråga om intern organisation och riskerna överväger inte de beskrivna vinsterna. Vidare anför regeringen att den nya myndigheten Trafikanalys, som ska vara regeringens stöd för utvärderingar och analyser inom transportområdet, kommer att kunna tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

För att Trafikverket ska kunna upprätthålla en hög regional närvaro och kompetens har regeringen i sitt kommittédirektiv – (dir. 2009:75) Inrättande av den nya myndigheten Trafikverket – lämnat särskilda instruktioner om bl.a. regional organisation, samordning och tillgänglighet.

Regeringen redovisar de konsekvenser som bedöms bli följden av förslagen i propositionen. Såvitt gäller lagförslagen anförts att de främst är av formell natur; konsekvenserna av de ändringar som har ett mer materiellt innehåll bedöms bli högst marginella. Själva inrättandet av Trafikverket kommer att få vissa praktiska konsekvenser för företag och medborgare. Den samlade verksamheten förväntas bli mer enhetlig och effektiv. För allmänhetens del innebär det förhållandet att många verksamheter samlas i en och samma myndighet, t.ex. att kontakter i olika ärenden i fortsättningen underlättas.

Inrättandet av myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys

Frågor om bl.a. myndigheters inrättande och deras namn faller inom regeringens s.k. restkompetens.

Regeringen beslutade den 3 september 2009 två kommittédirektiv om inrättande av två nya myndigheter: Trafikverket (dir. 2009:75) respektive Trafikanalys (dir. 2009:76). Enligt direktiven ska myndigheterna inleda sin verksamhet den 1 april 2010. Trafikverket övertar samtidigt verksamheter från Vägverket, Banverket, Statens institut för kommunikationsanalys (Sika), Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Enligt kommittédirektivet om inrättande av Trafikverket ska myndighetens grundläggande uppdrag vara att ur ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för att uppnå funktionalitet, effektivitet och hållbarhet i det samlade transportsystemet.

Enligt kommittédirektivet om inrättande av Trafikanalys ska myndigheten vara regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor om hela transportområdet.

I detta sammanhang åberopar regeringen vad som har behandlats i budgetpropositionen för 2010 om dels de budgetära konsekvenserna av de nya myndigheternas inrättande, dels vissa frågor avseende avvecklingen av Vägverket, Banverket och Sika (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117).

Lagförslagen

Lagförslag där endast myndighetens namn ändras

Regeringens förslag: Myndighetsnamnen "Banverket" och "Vägverket" ändras till "Trafikverket" i de lagar där dessa namn förekommer.

De lagar som berörs och där endast myndighetens namn ändras är lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m., fastighetstaxeringslagen (1979:1152), lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, yrkestrafiklagen (1998:490), lagen (2001:558) om vägtrafikregister och fordonslagen (2002:574).

Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Regeringens förslag: I väglagen (1971:948) ändras myndighetsnamnet "Vägverket" till "Trafikverket". Dessutom förtydligas befogenheten enligt 26 § tredje stycket att besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

Regeringens förslag: I 7 § 2 och 3 lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning ändras myndighetsnamnet "Vägverket" till "Trafikverket". I 7 § 2 ändras dessutom ordet "trafikövervakning" till "vägtrafikövervakning".

Utskottets ställningstagande

Den nu behandlade propositionen är ett led i den successiva omdaning mot en transportslagsövergripande myndighetsstruktur. Trafikverket inrättas genom regeringsbeslut den 1 april 2010, och myndigheten övertar samtidigt verksamheter från Vägverket, Banverket, Sika – vilka tre myndigheter samtidigt upphör – samt Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Myndigheten Trafikanalys inrättas samma datum.

I sammanhanget vill utskottet påminna om att målet om att uppnå en mer trafikslagsövergripande myndighetsstruktur och tillkomsten av Transportstyrelsen har sitt ursprung i ett tillkännagivande av riksdagen hösten 2004 på förslag av trafikutskottet (bet. 2004/05:TU4 Inspektionsverksamheten inom trafikslagen, rskr. 2004/05:64).

Beslutet om myndigheternas inrättande m.m. faller inom regeringens s.k. restkompetens och kräver sålunda inte riksdagens medverkan. För helhetens och tydlighetens skull redovisas i propositionen emellertid såväl remissutfallet avseende Trafikverksutredningens slutbetänkande som skälen för regeringens ställningstaganden avseende de nya myndigheternas inrättande och verksamhet.

Utskottet noterar att remissutfallet visat ett starkt stöd för Trafikverksutredningens förslag om att ett trafikslagsövergripande trafikverk och en ny utvärderingsfunktion bör inrättas. Även om det kan finnas alternativa vägar att åstadkomma en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet anser utskottet – i likhet med regeringen – att ett samlat trafikverk är den lösning som bäst svarar mot den föreslagna nya planeringsansatsen. Vidare skapas de bästa förutsättningarna för tillämpning av fyrstegsprincipen, funktionalitet i hela transportsystemet, effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation. För allmänhetens del innebär det förhållandet att många verksamheter samlas i en och samma myndighet, t.ex. att kontakter i olika ärenden underlättas.

Visserligen kan utskottet inte utesluta att en så stor myndighet som Trafikverket samtidigt riskerar att bli svårstyrd. Emellertid utgår utskottet från att risken kan bemästras, framför allt genom en ändamålsenlig intern organisation. Dessutom kommer Trafikanalys att kunna tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

Riksdagen har i sin reglering av budgeten för 2010 gett anslag till Trafikverket och Trafikanalys (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22, bet. 2009/10: FiU1). Inför utskottet har de särskilda utredarna i Trafikverksutredningen respektive Utredningen om inrättande av Trafikverket hösten 2009 lämnat information och besvarat frågor från ledamöterna. Riksdagen kommer också senare i vår att få ta ställning till den aviserade propositionen Planeringssystemet för infrastruktur m.m.

Inrättandet av Trafikverket föranleder ett antal lagändringar, i huvudsak av formell natur. De går ut på att hittillsvarande berörda myndigheters namn ersätts med "Trafikverket". Förslag av mer materiellt slag bedöms ha endast en marginell betydelse.

Utskottet ser positivt på att ytterligare ett steg nu tas för att genomföra en trafikslagsövergripande myndighetsstruktur. Med hänvisning till detta föreslår utskottet att riksdagen antar lagförslagen och tillstyrker därmed propositionen.

Särskilt yttrande

Ny myndighetsstruktur på transportområdet (s, v, mp)

Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Frågan som propositionen gäller – Ny myndighetsstruktur på transportområdet – är mer eller mindre avgörande för hur infrastrukturen i Sverige ska utformas i framtiden. Vi menar samtidigt att den nya myndighetsstrukturen under vissa förutsättningar skulle kunna ge en ännu mer transportslagsövergripande planeringsansats.

Det är alltså inte själva sammanslagningen av de berörda trafikverken som vi invänder mot utan framför allt mot hur regeringen har hanterat själva processen.

Vi kan konstatera att inrättandet av Trafikverket och Trafikanalys genomförs i flera steg. Regeringen beslutade i september 2009 – genom kommitédirektiv – att myndigheterna skulle inrättas. Detta var dock inte föremål för någon särskild information till riksdagen. I budgetpropositionen för 2010 anmälde regeringen sitt beslut om de nya myndigheterna till riksdagen. Vid det tillfället öppnades visserligen möjligheten att debattera i kammaren, men vi anser att det saknades substans i regeringens underlag och att det inte fanns tillräckliga förutsättningar för en seriös debatt. Den proposition som riksdagen nu behandlar innehåller i stort sett bara förslag till formella lagändringar.

Därmed är det med besvikelse som vi konstaterar att *beredningen av frågan har varit undermålig, särskilt när det gäller att involvera riksdagens alla partier*. Den stegvisa och splittrade processen har medfört att det inte har funnits något självklart tillfälle att få en samlad, seriös och övergripande debatt om inrättandet och utformningen av den nya myndighetsstrukturen på transportområdet.

För det första anser vi att utredaren har fått alltför *begränsad tid* att utföra sitt uppdrag. Trafikverksutredningen bedömde att det inom uppdragets tidsram inte fanns utrymme att göra en riskanalys. Utredaren menade också att regeringen borde göra en mer ingående kartläggning av omställningskostnaderna inför den fortsatta beredningen av ärendet. I den aktuella propositionen anges kortfattat att regeringen i maj 2009 gett i uppdrag åt en konsultfirma att göra en analys av risker och omställningskostnader och att konsultfirman i juli 2009 inkommit med en rapport till regeringen. Denna rapport har dock inte, såvitt vi känner till, kommit riksdagen till del.

För det andra menar vi att *utredningsdirektivet var styrt* mot en alltför snäv inriktning. Syftet är sannolikt att regeringen vill undvika ett öppet resonemang om möjliga alternativa lösningar och att resultatet därmed ska ligga i linje med den förändring som regeringen vill se.

För det tredje finner vi att regeringen *borde ha tagit fasta på utredarens samlade förslag om en utveckling av styrning och kontroll samt om riksdagens och regeringens inflytande* över planeringsprocess och åtgärder i trafikens infrastruktur. En sådan bredare analys och utveckling av planeringssystemet skulle innebära möjligheter att bättre balansera en starkare myndighet och på så sätt effektivisera styrning, insyn och demokratisk kontroll av svensk infrastrukturpolitik.

I likhet med regeringen är vi angelägna om en effektivisering av myndigheter, och det är rimligt att anta att ett samlat Trafikverk kan bli effektivare än hittillsvarande konstruktion. Dock finns skäl att tvivla på tidsplanen, nämligen att man kan räkna hem effektiviseringen på så kort sikt som ett eller två år. Med en så stor myndighet som det blivande Trafikverket finns det stor risk att demokratiska värden åsidosätts genom bristande insyn och styrning. De risker som är förknippade med myndighetssammanslagningen är av både ekonomisk och demokratisk art. När det gäller de demokratiska aspekterna noterar vi att tunga remissinstanser såsom Statskontoret och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har pekat på att bildandet av ett stort och mäktigt trafikverk sannolikt kommer att förskjuta maktbalansen mellan den politiska nivån och den nya myndigheten. Vi är alltså kritiska till att denna mycket stora myndighetsförändring görs utan en genomgripande analys av de ekonomiska och demokratiska konsekvenserna.

När det gäller Trafikverkets interna organisation finns det *risk att den s.k. stuprörsmodellen, dvs. ingen kontakt mellan trafikslagen, fortsätter även i en ny myndighet*. Detta är i vart fall en av erfarenheterna från Transportstyrelsen, som även den inrättades av den borgerliga regeringen.

Slutligen tycker vi att det är olyckligt att hela sammanslagningen ska genomföras samtidigt som en åtgärdsplan och ett nytt planeringssystem ska sättas i verket.

Det hade enligt vår mening varit klokt om regeringen hade gett uttryck för dessa typer av farhågor och visat större vaksamhet när det gäller konsekvenser av olika slag.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:59 Ny myndighetsstruktur på transportområdet:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fastighets-taxeringslagen (1979:1152).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestra-fiklagen (1998:490).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägrafikregister.
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonsla-gen (2002:574).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*7 §¹

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande inte uppfört stängsel längs viss bansträcka eller har *Banverket* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel längs viss bansträcka som förvaltas av staten, föreligger inte stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden med avseende på järnvägens drift eller regeringen efter ansökan bestämmer att stängsel längs bansträckan *skall* hållas.

Om stängselskyldighet inte föreligger beträffande bansträcka som förvaltas av staten, längs vilken *Banverket*, efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, *skall* vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning. Talan om ersättning som inte grundas på väsentligt ändrade förhållanden som inträtt efter lagens ikraftträdande med avseende på järnvägens drift, *skall* dock väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande inte uppfört stängsel längs viss bansträcka eller har *Trafikverket* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel längs viss bansträcka som förvaltas av staten, föreligger inte stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden med avseende på järnvägens drift eller regeringen efter ansökan bestämmer att stängsel längs bansträckan *ska* hållas.

Om stängselskyldighet inte föreligger beträffande bansträcka som förvaltas av staten, längs vilken *Trafikverket*, efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, *ska* vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning. Talan om ersättning som inte grundas på väsentligt ändrade förhållanden som inträtt efter lagens ikraftträdande med avseende på järnvägens drift, *ska* dock väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

¹ Senaste lydelse 2004:520.

2 Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs i fråga om väglagen (1971:948)¹

dels att i 6, 8, 70, 75, 75 a och 76 §§ ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Trafikverket” i motsvarande form,

dels att 11, 14 c, 18, 22, 26 och 77 §§ ska ha följande lydelse,

dels att punkt 4 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Fråga om byggande av väg prövas av *Vägverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Vägverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om byggande av väg i vissa fall *skall* prövas av länsstyrelsen.

Fråga om byggande av väg prövas av *Trafikverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Trafikverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om byggande av väg i vissa fall *ska* prövas av länsstyrelsen.

14 c §²

Vägverket *skall* med eget yttrande överlämna frågan om byggande av väg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av vägens tillåtlighet. Regeringens prövning *skall* ske på grundval av en upprättad vägutredning enligt 14 b §.

Trafikverket ska med eget yttrande överlämna frågan om byggande av väg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av vägens tillåtlighet. Regeringens prövning *ska* ske på grundval av en upprättad vägutredning enligt 14 b §.

18 §³

Arbetsplan fastställs av *Vägverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Vägverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan om fastställelse av planen till regeringens prövning. Innehållet i miljö-

Arbetsplan fastställs av *Trafikverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Trafikverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan om fastställelse av planen till regeringens prövning. Innehållet i miljö-

¹ Lagen omtryckt 1987:459.

Senaste lydelse av

70 § 2005:940

75 a § 2005:184

76 § 1990:1486.

² Senaste lydelse 1998:832.

³ Senaste lydelse 2006:419.

konsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *skall* beaktas då arbetsplanen fastställs.

I sådana fall då utställelse har underlåtit med stöd av 17 § tredje eller fjärde stycket behöver fastställelse inte ske.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan är förfallet, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning har blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och det i arbetsplanen angivna vägbyggnadsarbetet har påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *Vägverket* förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan eller en förlängning av giltighetstiden *skall* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *skall* denna informeras.

konsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *ska* beaktas då arbetsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan är förfallet, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning har blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och det i arbetsplanen angivna vägbyggnadsarbetet har påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *Trafikverket* förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan eller en förlängning av giltighetstiden *ska* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *ska* denna informeras.

22 §

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av *Vägverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Vägverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall *skall* prövas av länsstyrelsen.

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av *Trafikverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Trafikverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall *ska* prövas av länsstyrelsen.

26 §⁴

Väg *skall* hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning *skall* vägområdet hållas i ett sådant skick att

Väg *ska* hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning *ska* vägområdet hållas i ett sådant skick att

⁴ Senaste lydelse 1998:832.

olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälpas och så att skäligena trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom områden med detaljplan gäller detta stycke endast områden för motorväg eller motortrafikled. Ytterligare krav i fråga om renhållning inom områden där detta stycke gäller får inte ställas med stöd av miljöbalken.

De åtgärder som behövs för sådana ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Till drift av väg räknas också serviceåtgärder och förbättringsåtgärder. Om särskilda skäl föreligger, kan Vägverket besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Vägverket meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälpas och så att skäligena trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom områden med detaljplan gäller detta stycke endast områden för motorväg eller motortrafikled. Ytterligare krav i fråga om renhållning inom områden där detta stycke gäller får inte ställas med stöd av miljöbalken.

De åtgärder som behövs för sådana ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Till drift av väg räknas också serviceåtgärder och förbättringsåtgärder. Om särskilda skäl föreligger, får Trafikverket besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Trafikverket får i ett sådant beslut ange de villkor som behövs.

77 §

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43 eller 45–48 § och Vägverkets beslut i fråga om fastställelse av en arbetsplan för väg, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en gata tillika skall vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I ett beslut om tillstånd får dock förordnas att beslutet skall gälla omedelbart.

Andra beslut enligt denna lag än som avses i första stycket gäller omedelbart, om inte något annat förordnas i beslutet.

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43, 45, 46, 47 eller 48 § och Trafikverkets beslut i fråga om fastställelse av en arbetsplan för väg, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en gata tillika ska vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I ett beslut om tillstånd får dock förordnas att beslutet ska gälla omedelbart.

4. Är vid den nya lagens ikraftträdande kommun väghållare inom sitt område eller del därav, skall kommunen fortfarande vara väghållare intill dess annat förordnas av regeringen eller, efter rege-

4. Är vid den nya lagens ikraftträdande kommun väghållare inom sitt område eller del därav, ska kommunen fortfarande vara väghållare intill dess något annat beslutas. Regeringen eller den

*ringens bemyndigande, statens myndighet som regeringen
vägverk. bestämmer får meddela före-
skrifter om vem som ska vara
väghållare i stället för kommunen.*

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

3 Förslag till lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska ha följande lydelse.

2 kap.

2 §¹

Nuvarande lydelse

Byggnader ska indelas i de byggnadstyper som anges i det följande.

Specialbyggnad	Med specialbyggnad avses	
	Försvarsbyggnad	Byggnad som används för försvarsändamål eller ekonomisk försvarsberedskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbyggnad.
	Kommunikationsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditionsbyggnad, vänthall, godsmagasin, reparationsverkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunikationsändamål. Byggnad som används i Statens järnvägars, Luftfartsverkets, <i>Banverkets</i> , Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildningsradio Aktiebolags verksamhet.
	Distributionsbyggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elektricitet eller vatten.

¹ Senaste lydelse 2009:105.

Föreslagen lydelse

Byggnader ska indelas i de byggnadstyper som anges i det följande.

Special- byggnad	Med specialbyggnad avses	
Försvars- byggnad	Byggnad som används för försvars- ändamål eller ekonomisk försvars- beredskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbygg- nad.	
Kommunika- tionsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditionsbyggnad, vänthall, godsmagasin, reparations- verkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunika- tionsändamål.	
	Byggnad som används i Statens järn- vägars, Luftfartsverkets, <i>Trafikverkets</i> , Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildnings- radio Aktiebolags verksamhet.	
Distributions- byggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elek- tricitet eller vatten.	

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010 och tillämpas första gången vid 2011 års fastighetstaxering.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1995:1649) om byggande av järnväg¹

dels att i 5 kap. 1, 1 a och 3 §§ ordet "Banverket" i olika böjningsformer ska bytas ut mot "Trafikverket" i motsvarande form,

dels att 2 kap. 1 b, 7, 8 och 13 §§ och 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §²

Banverket skall med eget yttrande överlämna frågan om byggande av järnväg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av järnvägens tillåtlighet. Regeringens prövning skall ske på grundval av en upprättad järnvägsutredning enligt 1 a §.

Trafikverket ska med eget yttrande överlämna frågan om byggande av järnväg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av järnvägens tillåtlighet. Regeringens prövning ska ske på grundval av en upprättad järnvägsutredning enligt 1 a §.

7 §³

Banverket skall ställa ut en järnvägsplan för granskning. Därvid gäller vad som i 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken sägs om att miljökonsekvensbeskrivning skall kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten.

Trafikverket ska ställa ut en järnvägsplan för granskning. Därvid gäller vad som i 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken sägs om att miljökonsekvensbeskrivning ska kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten.

En järnvägsplan som enbart avser ombyggnad av järnväg behöver dock ställas ut endast

1. om ombyggnaden bedöms komma att medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser, eller

2. om någon annans mark eller utrymme behöver tas i anspråk eller särskild rättighet behöver upphävas eller begränsas och ett sådant ianspråktagande eller upphävande eller en sådan begränsning inte skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt.

Vad som sägs i andra stycket gäller också i fråga om en järnvägsplan som endast innefattar ändring av planen för ett järnvägsbygge som ännu inte är färdigställt.

¹ Senaste lydelse av

5 kap. 1 a § 2005:185

5 kap. 3 § 1997:742.

² Senaste lydelse 1998:850.

³ Senaste lydelse 2005:944.

8 §⁴

En järnvägsplan fastställs av *Banverket* efter samråd med berörda länsstyrelser. Om *Banverket* och en länsstyrelse har olika uppfattningar, *skall Banverket* hänskjuta frågan om att fastställa planen till regeringens prövning. Om det i annat fall finns särskilda skäl, får *Banverket* hänskjuta frågan till regeringens prövning.

Om planen innebär att mark eller annat utrymme eller särskild rätt kan tas i anspråk enligt 4 kap. 1 §, *skall Banverket* särskilt pröva om de fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som denna orsakar enskilda. Av beslutet att fastställa planen *skall* det framgå om planen ger rätt till ett sådant ianspråktagande.

Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *skall* beaktas då järnvägsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en järnvägsplan *skall* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *skall* denna informeras.

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan *skall* upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre föreligger. Har beslutet meddelats av regeringen *skall* regeringen upphäva det. I annat fall *skall Banverket* upphäva beslutet. *Banverket* får dock hänskjuta frågan om upphävande av beslutet till regeringens prövning.

En järnvägsplan fastställs av *Trafikverket* efter samråd med berörda länsstyrelser. Om *Trafikverket* och en länsstyrelse har olika uppfattningar, *ska Trafikverket* hänskjuta frågan om att fastställa planen till regeringens prövning. Om det i annat fall finns särskilda skäl, får *Trafikverket* hänskjuta frågan till regeringens prövning.

Om planen innebär att mark eller annat utrymme eller särskild rätt kan tas i anspråk enligt 4 kap. 1 §, *ska Trafikverket* särskilt pröva om de fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som denna orsakar enskilda. Av beslutet att fastställa planen *ska* det framgå om planen ger rätt till ett sådant ianspråktagande.

Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *ska* beaktas då järnvägsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en järnvägsplan *ska* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *ska* denna informeras.

13 §

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan *ska* upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre föreligger. Har beslutet meddelats av regeringen *ska* regeringen upphäva det. I annat fall *ska Trafikverket* upphäva beslutet. *Trafikverket* får dock hänskjuta frågan om upphävande av beslutet till regeringens prövning.

⁴ Senaste lydelse 2005:944.

3 kap.**2 §⁵**

På den järnvägsmark som anges i en fastställd järnvägsplan får inte utan tillstånd av *Banverket* uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som väsentligt kan försvåra områdets användning för järnvägsändamål. Förbudet gäller från det att beslut att fastställa järnvägsplanen meddelas och upphör att gälla om beslut meddelas att upphäva fastställelsebeslutet eller om planen annars upphör att gälla.

Förbudet är inte tillämpligt i fråga om åtgärder som lagligen har påbörjats innan förbudet började gälla.

Om åtgärder vidtagits i strid med första stycket, får *Banverket* vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Polismyndigheten *skall* lämna det biträde som behövs för att rättelse *skall* kunna ske.

På den järnvägsmark som anges i en fastställd järnvägsplan får inte utan tillstånd av *Trafikverket* uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som väsentligt kan försvåra områdets användning för järnvägsändamål. Förbudet gäller från det att beslut att fastställa järnvägsplanen meddelas och upphör att gälla om beslut meddelas att upphäva fastställelsebeslutet eller om planen annars upphör att gälla.

Om åtgärder vidtagits i strid med första stycket, får *Trafikverket* vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Polismyndigheten *ska* lämna det biträde som behövs för att rättelse *ska* kunna ske.

Vad som sägs i denna paragraf om järnvägsmark gäller även annat utrymme avsett för järnväg.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

⁵ Senaste lydelse 2005:944.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafik-säkerhetsskäl eller för säkerheten i arbetsmiljön är uppsatt på fordon, maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs av *Vägverket*

a) vid *trafikövervakning* eller

b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen *skall* kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som utförs av någon annan tunnelhållare än *Vägverket* eller

4. när övervakningen sker i sådana fall som avses i 4 § första stycket.

2. vid övervakning som utförs av *Trafikverket*

a) vid *vägtrafikövervakning* eller

b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen *ska* kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som utförs av någon annan tunnelhållare än *Trafikverket* eller

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

¹ Senaste lydelse 2006:420.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

8 §

Kravet på yrkeskunnande *skall* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Vägverket*.

Provet *skall* avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer och driftsförhållanden, och
4. trafiksäkerhet.

Kravet på yrkeskunnande *skall* även anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

Kravet på yrkeskunnande *ska* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Trafikverket*.

Provet *ska* avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

Kravet på yrkeskunnande *ska* även anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

3 kap.**7 §**

Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 *skall* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Vägverket*.

Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 *ska* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Trafikverket*.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

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

Härigenom föreskrivs att i 13 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister¹ ordet "Vägverket" ska bytas ut mot "Trafikverket".

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

¹ Senaste lydelse av 13 § 2009:227.

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

Härigenom föreskrivs att i 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574)¹ ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

¹ Senaste lydelse av 3 kap. 4 § 2008:1377.