

Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



1997:6

Slutbetänkande av
Länsstyrelse- och trafikutredningen

Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor

SOU

1997:6

Slutbetänkande av
Länsstyrelse- och trafikutredningen

A: Ref KB
Occ son



Statens offentliga utredningar
1997:6
Kommunikationsdepartementet

Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordons- frågor

Slutbetänkande av Länsstyrelse- och trafikutredningen
Stockholm 1997

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningskontor
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Till statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet

Regeringen bemyndigade den 21 december 1995 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom områdena fordon, trafik och infrastruktur.

Som särskild utredare förordnades den 27 februari 1996 generaldirektör Gunnel Färm.

Som experter förordnades den 16 april 1996 länsråd Stig Modig, kansliråd Astrid Nensén Uggla, hovrättsassessor Brita Saxton, departementssekreterare Pär Westerberg och länsråd Erik Österberg. Den 22 oktober entledigades departementsråd Brita Saxton som expert. Samma dag förordnades kansliråd Lennart Renbjer som expert till utredningen.

Till sekreterare förordnades den 18 mars 1996 civilingenjör Tina Linnakivi. Den 16 september 1996 förordnades vidare kammarrättsassessor Ewa Hagard Linander och civilekonom Johan Hallin som sekreterare.

Genom beslut den 18 juli 1996 har regeringen förlängt tiden för redovisning av del- och slutbetänkandet till den 15 oktober 1996 resp. den 1 februari 1997.

Utredningen har antagit namnet Länsstyrelse- och trafikutredningen.

Utredningen har tidigare lämnat delbetänkandet Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen (SOU 1996:142).

Länsstyrelse- och trafikutredningen överlämnar härmed sitt slutbetänkande Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor (SOU 1997:6). Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm i januari 1997

Gunnel Färm

Tina Linnakivi

Ewa Hagard Linander

Johan Hallin

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
1 Bakgrund.....	17
1.1 1988 års trafikpolitiska beslut och utvecklingen därefter..	17
1.2 Trafiksäkerhet och ansvarsfördelning i dag	18
1.3 Kollektivtrafikplanering i dag	22
1.4 Fordons- och vägtrafikfrågornas handläggning i dag	23
1.4.1 Allmänt.....	23
1.4.2 Körkortsförfrågor.....	26
1.4.3 Yrkestrafikförfrågor.....	28
1.4.4 Bilregisterförfrågor	29
1.4.5 Fordonsskatteförfrågor.....	30
1.4.6 Förfrågor om överlastavgift.....	32
1.5 Avslutade utredningar och förslag	33
1.5.1 Trafiksäkerhet och kollektivtrafik.....	33
1.5.2 Fordon och vägtrafik	38
1.6 Pågående utredningar	48
2 Utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet.....	51
3 Förtydligande av länsstyrelsernas roll inom trafiksäkerhet och kollektivtrafik.....	55
3.1 Länsstyrelserna och trafiksäkerhet.....	55
3.1.1 Förslagens innehåll.....	55
3.1.2 Motiv till förslagen.....	56
3.1.3 Konsekvenser och effekter av förslagen	61
3.2 Länsstyrelserna och kollektivtrafik	63

3.2.1 Förslagets innehåll.....	63
3.2.2 Motiv till förslaget.....	63
3.2.3 Hur och när förslaget skall genomföras	63
3.2.4 Konsekvenser och effekter av förslaget	64
4 Förtydligande av länsstyrelsernas roll inom och fordons- och vägtrafikfrågor	65
4.1 Allmänt.....	65
4.2 Körkortsfrågor	68
4.2.1 Förslagets innehåll.....	68
4.2.2 Motiv till förslagen.....	69
4.3 Yrkestrafikfrågor.....	76
4.3.1 Förslagets innehåll.....	76
4.3.2 Motiv till förslagen.....	77
4.4 Hur och när förslagen skall genomföras för körkorts- och yrkestrafikområdena	81
4.5 Konsekvenser och effekter av förslagen för körkorts- och yrkestrafikområdena	82
4.6 Frågor om överlastavgifter	86
4.6.1 Förslagets innehåll.....	86
4.6.2 Motiv till förslaget.....	86
4.6.3 Hur och när förslaget skall genomföras	90
4.6.4 Konsekvenser och effekter av förslaget	90
4.7 Bilregisterfrågor	92
4.8 Fordonsskattefrågor.....	94
5 Utredningens uppdrag och arbete	97
Särskila yttranden	99
Referenser	105
Utredningens direktiv	109

Sammanfattning

Mitt uppdrag har varit att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturuområdena. I delbetänkandet Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen (SOU 1996:142) presenterade jag förslag till hur länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen kan göras tydligare och hur länsstyrelserna på ett bättre sätt kan bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen.

I detta slutbetänkande lägger jag fram förslag till hur länsstyrelsernas roll i planeringen av kollektivtrafik och trafiksäkerhet kan göras tydligare. Jag lägger också fram olika förslag till hur körkorts- och yrkestrafikfrågorna kan handläggas. Jag redovisar dessutom kort utfallet av överföringen av bilregister- och fordonsskatteverksamheterna till Vägverket respektive skatteförvaltningen.

Under utredningens arbete har en genomgång av avslutade och pågående utredningar samt förslag på området gjorts. Utvärderingen av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet, som jag lät göra i början av utredningen, utgör också en del av underlaget för slutbetänkandet.

Länsstyrelsernas roll inom trafiksäkerhet och kollektivtrafik

Trafiksäkerhet

Jag föreslår att *samordningsrollen av trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå skall ligga på respektive trafikverk/myndighet*. Den samordningsroll som länsstyrelserna haft sedan den 1 juli 1991 upphör. Länsstyrelserna föreslås i fortsättningen vara en av flera viktiga aktörer i trafiksäkerhetsarbetet, bl.a. som sammanhållande av den trafikslagsövergripande länsplanen, enligt regeringens proposition 1996/97:53 *Infrastrukturinriktning för framtida transporter, samt som länets högsta polismyndighet*.

Tiden efter det att länsstyrelserna fick samordningsrollen för trafiksäkerhetsarbetet har präglats av att riksdag och regering i olika omgångar fattat beslut om ändrad strategi för trafiksäkerhetsarbetet. Strategin går ut på att peka ut ett fåtal huvudaktörer på området och tydliggöra ansvar och befogenheter. Vägverket, polisen och kommunerna har pekats ut som huvudaktörer för det nationella trafiksäkerhetsarbetet på vägarna.

Vägverket har idag ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för utvecklingen inom vägtransportsystemet och ett ansvar för att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs resultatinihållande inom hela området. Jag finner det logiskt att koppla samman ett resultatansvar med ett ansvar för att samordna de insatser som krävs för att uppställda mål skall nås. Mot den bakgrunden är det naturligt för mig att föreslå att länsstyrelsernas samordningsansvar för trafiksäkerheten på vägar förs över till Vägverket.

Även de övriga trafikverken har i likhet med Vägverket ett samlat ansvar för respektive transportslags effekter mot de trafikpolitiska målen. Jag bedömer att motsvarande resonemang som ovan även bör kunna tillämpas på dessa verk. Därigenom kommer

samtliga trafikverk att som en del i sektorsansvaret också ha ett ansvar för den samordning av trafiksäkerhetsarbetet som krävs för att de trafikpolitiska målen skall kunna nås i så stor utsträckning som möjligt.

För att stödja länsstyrelserna i deras arbete med vägvalsstyrningsfrågorna och förhöja kvalitén på de lokala trafikföreskrifter som avser *transporter av farligt gods*, föreslår jag att *Statens räddningsverk ges bemyndigande att utfärda bindande föreskrifter för länsstyrelsernas föreskriftsarbete på området.*

Bestämmelserna för transport av farligt gods har beröringspunkter med många samhällssektorer och samordningsfrågorna har stor betydelse. Den riskbedömning som länsstyrelserna har att göra, i samband med utfärdande av lokala trafikföreskrifter för transporter av farligt gods, är komplicerad och kräver särskild kompetens. Det är av flera skäl viktigt att samma höga krav kan ställas på den bedömningen över hela landet.

Statens räddningsverk vill få till stånd en enhetlig behandling av vägvalsstyrningsfrågan vad beträffar transporter av farligt gods. Verket lämnade år 1993 in en begäran till Försvarsdepartementet som gällde bemyndigande om föreskriftsrätt. Regeringen ansåg då att frågan fordrade fortsatta överväganden.

Jag har under utredningsarbetet haft fortlöpande kontakter såväl med Räddningsverket som med länsstyrelserna och med berörda departement beträffande frågan om bemyndigande. Samtliga har ställt sig positiva till att ge Räddningsverket denna samordnande roll. Tiden är därför, enligt min mening, mogen för att ge Räddningsverket ett sådant bemyndigande.

Kollektivtrafik

Enligt regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter skall länsstyrelsen ha samordningsansvaret för arbetet med den trafikslagsövergripande länsplanen. I det ansvaret bör ingå att samordna planen med bl.a. kollektivtrafikplaneringen. Länsstyrelsens roll inom kollektivtrafikområdet föreslås därför vara att *samordna den trafikslagsövergripande länsplanen med planer för kollektivtrafik.*

Behovet av en bättre samordnad regional bebyggelse- och trafikplanering, liksom behovet av en bättre samordning av investeringsbeslut för vägar och järnvägar, med ansvaret för kollektivtrafiken har uppmärksammats på senare tid. Enligt min mening är det väsentligt att planeringen av infrastruktur, inom ramen för den trafikslagsövergripande länsplanen, sker samordnat med bl.a. kollektivtrafikplaneringen i länet. Länsstyrelserna har här en roll att spela som samordnare.

Fordons- och vägtrafikfrågor

Jag har valt att lägga fram två *alternativa förslag* för den framtida verksamheten inom *körkorts- och yrkestrafikområdet*. Skälen till detta redovisar jag i avsnitt 4.1.

Körkortsfrågor

– Körkortstillstånd/lämplighetsprövning vid körkortsgivning

Alternativ 1: Den nuvarande organisationen består, men görs effektivare och mera likartad över landet genom samordning inom länsstyrelserna, mellan de olika länsstyrelserna samt mellan Vägverket och länsstyrelserna. Ett ökat utnyttjande av ny teknik förutsätts.

Alternativ 2: Handläggningen av ansökan om körkort förs över till Vägverket centralt. Även med detta alternativ förutsätts att ny teknik utvecklas för att uppnå en effektiv handläggning.

– Körkortsingripande

Alternativ 1: Den nuvarande hanteringen består, men görs effektivare och mera likartad på samma sätt som beträffande tillståndsgivningen. Den regionala förankringen och ett bibehållande av länsstyrelsens befintliga kompetens att handlägga ärendena framhålls. Handläggningen effektiviseras med hjälp av ny teknik.

Alternativ 2: Handläggningen av samtliga körkortsfrågor förs över till Vägverket centralt. En och samma myndighet prövar därmed ansökan om körkort, sköter förarprov, utfärdar körkortshandlingen och prövar frågan om körkortsingripande inklusive den trafikmedicinska bedömningen. Samma myndighet prövar också såväl körkortsfrågan som bilregisterfrågan. Handläggningen effektiviseras med hjälp av ny teknik.

Länsstyrelserna vill framhålla kompetensskäl och vikten av de regionala kontakterna med andra myndigheter för att behålla nuvarande organisation. Därtill kommer att en rationalisering och effektivisering med ny teknik kan uppnås även med dagens organisation.

Länsstyrelserna pekar vidare på länsstyrelsens långa förvaltningsrättsliga erfarenhet. Däri ingår den juridiska kompetensen som är nödvändig vid handläggning av ärenden om återkallelse av körkort, inte minst eftersom länsstyrelsen är part i sådana mål i förvaltningsdomstolarna.

En regional hantering tar också sikte på samarbete med andra myndigheter på regional nivå. När det gäller körkortsingripanden samarbetar länsstyrelsens körkortsenheten bl.a. med polisen och med de sociala myndigheterna.

Som skäl för att centralisera körkortshanteringen till *Vägverket* vill *Vägverket* särskilt trycka på att det uppnås en effektiv och likformig hantering. Till detta kommer att det, enligt *Vägverkets* beräkningar, går att åstadkomma betydande årliga besparingar för staten.

En fullt genomförd centralisering är dessutom en förutsättning för att verksamheten av regionalpolitiska skäl skall kunna styras till en viss ort eller vissa orter i landet.

Yrkestrafikfrågor

– Tillståndsgivning och tillsyn

Alternativ 1: Yrkestrafikhandläggningen hos länsstyrelsen består. Körkortsärendena förutsätts då bli kvar på länsstyrelserna, eftersom en samordning av ärendehandläggningen av körkorts- respektive yrkestrafikfrågor är önskvärd. På samma sätt som beträffande körkortsfrågornas alternativ 1 måste handläggningen göras effektivare och mera likartad över landet. Liksom beträffande körkortsingripandena finns den nödvändiga kompetensen att handlägga yrkestrafikärenden redan hos länsstyrelserna. Den regionala förankringen och myndighets-samverkan framhålls.

Alternativ 2: Handläggningen av yrkestrafikärendena förs över till Vägverket centralt. Även tillsynen förutsätts utövas centralt. Med den lösningen förutsätts att även körkortsärendena förs över till Vägverket. En centralisering till en enda myndighet för samtliga trafik- och fordonsfrågor uppnås (körkort, yrkestrafik och bilregisterfrågor). Även med detta alternativ förutsätts att ny teknik används för att uppnå en effektiv handläggning.

För länsstyrelsealternativet talar, enligt min mening, samverkan mellan de regionala myndigheterna. Även kompetensskäl kan anföras.

Tillsynen av den yrkesmässiga trafiken bygger på en samverkan på länsnivå mellan olika regionala myndigheter. Regeringen har i regleringsbrev ställt krav på sådan samverkan. Det är främst kampen mot den ekonomiska brottsligheten som har drivit på den ordningen.

Regionalt i landet är samarbetet redan väl utbyggt och en samordning sker olika myndigheter emellan, dvs. länsstyrelse, skatte-

myndighet, kronofogdemyndighet, polis- och åklagarmyndighet och i förekommande fall tullmyndighet, med landshövdingen som sammankallande.

Även vikten av personliga kontakter mellan de inblandade myndigheternas företrädare på olika nivåer för att snabbt och enkelt få fram uppgifter som underlag för tillsynsartetet bör framhållas.

Flera län hade tidigare en samordnad handläggning av ärenden rörande bilregister och yrkestrafik, och *Vägverket* anser att man för att ytterligare effektivisera och för att få en mer enhetlig trafikadministration och en mer enhetlig rättstillämpning, bör flytta även handläggningen av ärenden som rör yrkesmässig trafik till *Vägverket*. Fördelarna av en mindre sårbarhet på grund av den större personalstyrkan framhålls.

Frågor om överlastavgifter

För att rationalisera verksamheten föreslår jag *en överföring från länsstyrelserna till skatteförvaltningen av ärendena om överlastavgift*. Såväl den praktiska handläggningen av ärendetypen som den datatekniska hanteringen kan där samordnas med fordonsskatteärendena.

Överlastavgiftsärendena utgör en förhållandevis liten ärendemängd. För att få en enhetlig och likformig behandling av dessa ärenden är det en fördel om de hanteras inom en enda myndighet.

Handläggningen av ärendena om fordonsskatt har flyttats över till Skattemyndigheten i Örebro län. Ärendetyperna överlastavgift och fordonsskatt rör skatter och avgifter och båda tillhör Riksskatteverket som central förvaltningsmyndighet.

Skattemyndigheten har som beskattningsmyndighet för fordonsskatt erfarenhet av att meddela beslut i skatte- och avgiftsärenden. Myndigheten har också direkt förbindelse med bilregistret och för in uppgifter i bilregistret om fordonsskatt. Det kan

därför finnas rationaliseringskäl och göras samordningsvinster genom en centralisering till Skattemyndigheten i Örebro län.

Bilregister- och fordonsskattefrågor

Den nyligen genomförda överflyttningen av bilregisterverksamheten från länsstyrelserna till Vägverket måste få någon ytterligare tid för att optimera verksamheten vad avser såväl genomförande som resultat. Såvitt jag i det här skedet kan bedöma har dock omflyttningen fungerat i stort sett tillfredsställande.

Jag kan konstatera att även fordonsskattehanteringen inom skatteförvaltningen när detta skrivs i allt väsentligt fungerar så som det var avsett.

1 Bakgrund

1.1 1988 års trafikpolitiska beslut och utvecklingen därefter

Det övergripande målet med riksdagens trafikpolitiska beslut år 1988 är att erbjuda medborgarna i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnader.

Riksdagsbeslutet innehåller också fem delmål som gäller tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans.

Efter 1988 års trafikpolitiska beslut har det skett en utveckling med delvis nya kännetecken. Ökad regionalisering, ökad miljöhänsyn, förstärkt konkurrens och ny trafiksäkerhetsstrategi är några exempel.

I samband med att den samordnade länsförvaltningen trädde i funktion år 1991 fick länsstyrelserna samordningsansvaret för *trafiksäkerheten* på regional nivå. Trafiksäkerhetsverket behöll sitt ansvar på nationell nivå.

År 1993 beslutade riksdagen om inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet inför 2000-talet. Vägverket fick då sektorsansvaret för trafiksäkerheten och i uppdrag att utarbeta ett nationellt trafiksäkerhetsprogram. Vägverket utarbetade ett sådant program i samarbete med Svenska kommunförbundet och Rikspolisstyrelsen.

Ökade konkurrensmöjligheter har införts inom den långväga busstrafiken och för viss järnvägstrafik.

SJ delades år 1988 upp i Banverket och SJ. SJ blev ett renodlat trafikföretag. Järnvägsnätet delades in i stombanjärnvägar och länsjärnvägar. På länsbanorna fick trafikhuvudmännen trafikeringsrätten och ansvaret för persontrafiken.

Taxitrafiken avreglerades år 1990 och flygtrafiken år 1992.

Lämplighetsprövning för yrkestrafiken har fått större vikt, medan behovsprövningen begränsats till att omfatta en skadlighetsprövning av långväga busstrafik.

Den 1 januari 1996 flyttades ansvaret för bilregistret från länsstyrelserna till Vägverket. Samtidigt flyttades fordonsskattefrågorna från länsstyrelserna till Skattemyndigheten i Örebro län.

Vägverket fick under år 1996 ett förtydligt sektorsansvar för vägtransportssystemet, bl.a. för dess trafiksäkerhet och för frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik och yrkestrafik.

Även Banverket fick år 1996 en förstärkt sektorsövergripande roll som innebär att Banverket har ett samlat ansvar för hela järnvägstransportssystemet, bl.a. för dess trafiksäkerhet och frågor som rör kollektivtrafik.

1.2 Trafiksäkerhet och ansvarsfördelning i dag

Sektorsansvar

Genom riksdagens beslut om inriktningen av trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet (prop. 1992/93:161, bet. 1992/93:TU29, rskr. 1992/93:426) gavs Vägverket det övergripande nationella ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna. Genom samma beslut pekades, förutom Vägverket, polisen och kommunerna ut som huvudaktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Vägverkets ansvar för säkerheten i vägtransportssystemet har sedan preciserats och förtydligats i propositionen Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportssystemet m.m. (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18,

rskr. 1995/96:231). Riksdagens beslut med anledning av propositionen innebär att Vägverket som statens företrädare på central nivå har ett ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportssystemet, bl.a. för dess trafiksäkerhet och för frågor som rör väginformatik och fordon. Av propositionen framgår att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar bör säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs resultatintriktat inom hela vägtransportssystemet och att samarbetet samordnas på central nivå.

Riksdagens beslut med anledning av årets budgetproposition (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1) innebär att *Banverket* har fått ett vidgat ansvar för att uppfylla övergripande mål inom järnvägstransportssystemet. Banverket har därigenom ett samlat ansvar för hela järnvägstransportssystemet, bl.a. för dess trafiksäkerhet och för frågor inom järnvägsområdet som rör fordon. Regeringen anser att Banverkets sektorsansvar för järnvägstransportssystemet bör fördjupas och förtydligas.

Regeringen har i årets budgetproposition redovisat att även Luftfartsverkets roll som centralt sektorsorgan med ansvar för hela flygtransportssystemet bör preciseras, bl.a. vad gäller dess trafiksäkerhet.

Sjöfartsverket har ett sektorsansvar för sjöfarten i svenska farleder. Förutom detta ansvar har verket också ett ansvar för att sjöfarten i svenska farvatten kan bedrivas under säkra former. Sjöfartsverket skall också verka för säkerheten ombord på svenska fartyg, oberoende av farvatten.

Vad gäller de tre sistnämnda myndigheterna, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket, har det bildats särskilda inspektioner som bl.a. har till uppgift att utöva tillsyn över trafiksäkerheten inom respektive transportslag.

Samordningsansvar

Nationellt

Den nationella samordningen av trafiksäkerhetsarbetet inom de olika transportslagen ligger på respektive myndighet. Den sektorsövergripande samordningen av trafiksäkerheten förutsätts ligga på riksdag och regering.

Regionalt

Genom riksdagens beslut (prop. 1988/89:154, bet. 1989/90:BoU4 och 1989/90:BoU9, rskr. 1989/90:89) har *länsstyrelserna* sedan den 1 juli 1991 ett ansvar för att regionalt samordna olika organs insatser för trafiksäkerhetens främjande. Samordningsansvaret avser väg-, järnvägs-, luft-, sjöfarts-, post- och telekommunikationer.

Länsstyrelserna skall enligt plan- och bygglagen (1987:10) utöva tillsyn över plan- och byggnadsväsendet i länet och samverka med kommunerna i deras planläggning. I samrådsförfarandet och yttrande över de planinstitut som regleras i plan- och bygglagen skall länsstyrelsen bl.a. beakta hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen är också länets högsta polismyndighet.

I regeringens proposition om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet konstaterades att Vägverkets övergripande nationella ansvar för trafiksäkerheten och länsstyrelsernas regionala samordningsansvar gör att innebörden i det regionala samordningsansvaret närmare bör preciseras.

Lokalt

Kommunerna ansvarar för trafiksäkerheten inom respektive kommuns väghållningsområde.

Transporter av farligt gods

Statens räddningsverk har enligt lagen (1982:821) respektive förordningen (1982:923) om transporter av farligt gods myndighetsansvaret för landtransporterna av farligt gods (kemikalier m.m.). Dessa bestämmelser tar sikte på själva transporterna och dess utförande samt på säkerhetsutrustningen.

Räddningsverket har med stöd av bemyndigande i förordningen utfärdat föreskrifter om inrikes väg- och terrängtransporter av farligt gods. Därtill har polismyndigheterna, Sprängämnesinspektionen, tullmyndigheterna, Yrkesinspektionen, Statens strålskyddsinstitut och Statens kärnkraftsinspektion inom sina ansvarsområden tillsynsansvar över sådana vägtransporter.

Enligt bestämmelser i vägtrafikkungörelsen (1972:603) får *länsstyrelsen* besluta om lokala trafikföreskrifter för transporter av farligt gods. Föreskrifterna utgår ifrån en bedömning av enskilda vägnavnitts beskaffenhet och lämplighet att tåla sådana transporter. Det är med andra ord fråga om vägvalsstyrning. I praktiken initieras frågan om lokala trafikföreskrifter oftast av kommunen.

Räddningsverket har inte något bemyndigande att föreskriva hur länsstyrelsernas lokala trafikföreskrifter skall utformas. Verket har däremot, i samarbete med bl.a. Boverket, utfärdat allmänna rekommendationer som går ut på att länsstyrelsen, kommunerna och näringslivet bör samarbeta i dessa frågor.

På departementsnivå är frågorna uppdelade mellan Kommunikationsdepartementet, som ansvarar för författningsregleringen, och Forsvarsdepartementet, som är ansvarigt för själva sakområdet. Räddningsverket sorterar under Forsvarsdepartementet.

1.3 Kollektivtrafikplanering i dag

Hur kollektivtrafiken organiseras och planeras varierar från län till län. Efterfrågan på olika typer av kollektivtrafik och av samhället betalda resor (färdtjänst, sjukresor m.m.) varierar också. I storstadslänen domineras kollektivtrafiken av privata, enskilda resor, medan kollektivtrafiken i glesbygd till betydande del består av samhällsköpta tjänster, t. ex. skolresor och färdtjänst. I några län är godstransporterna med kollektiva färdmedel omfattande.

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik skall det i varje län finnas en *huvudman* som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter på väg och järnväg. I vissa län ansvarar trafikhuvudmannen även för linjetrafik med båt och flyg. Syftet med huvudmannareformen, som genomfördes år 1978, var att samla det politiska ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken till ett och samma organ.

Huvudman är enligt lagen landstinget och kommunerna i länet gemensamt, eller antingen landstinget eller kommunerna i länet.

Trafikhuvudmannens uppgifter är bl.a. att samordna, planera, fastställa trafikutbud och taxor, avgöra hur driften bör ske (i egen regi eller genom entreprenad) och att upphandla entreprenadkontrakt.

Landstinget och kommunerna har finansieringsansvaret för kollektivtrafiken. Landsting och kommuner, i de flesta län, delar på ansvaret för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken, inklusive regional tågtrafik, medan SJ ansvarar för den nationella tågtrafiken.

Vägverket ansvarar för planering och utbyggnad av vägar på den nationella nivån. Sedan år 1992 är Vägverket statens företrädare på central nivå för frågor som berör kollektivtrafik på väg. I Vägverkets sektorsansvar ingår att se till att kollektivtrafikresenärernas behov beaktas inom hela vägtransportsystemet. Vägverket skall i sin planerings- och utredningsverksamhet för vägtrafiken särskilt beakta kollektivtrafik på väg, inte minst i de delar av landet där kollektivtrafiken svarar för en betydande del av transportarbetet.

Banverket ansvarar för planering och utbyggnad av spår. I Banverkets sektorsansvar ingår bl.a. att verka för en samordning av den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken.

Länsstyrelserna ansvarar för planeringen av länstrafikanläggningar, dvs. länsjärnvägar, länsvägar, regionala kollektivtrafikanläggningar, kommunala flygplatser och kajanläggningar för regional sjötrafik. I ansvaret för planeringen av länstrafikanläggningar ingår att samordna dessa planer med planerna för trafikeringen.

Kommunerna har med stöd av plan- och bygglagen i praktiken monopol på planering av hur marken skall användas, för såväl bebyggelse som infrastruktur, inom detaljplanelagt område. Samråd skall dock ske med dem som är väsentligt berörda av planeringen, t.ex. grannkommuner, länsstyrelsen och statliga sektorsverk.

Handläggningsgången vid planeringen av kollektivtrafikanläggningar är att trafikhuvudmännen, i samband med upprättandet av länstrafikanlägningsplaner och regionala bärighetsplaner, hemställer om att få omfattning och principutformning av ett objekt godkänt. Hemställan lämnas avseende spåranläggningar till Banverket, avseende flygplatsanläggningar till Luftfartsverket och avseende övriga objekt, bl.a. väg- och gatanläggningar, stationer och terminaler till Vägverket.

1.4 Fordons- och vägtrafikfrågornas handläggning i dag

1.4.1 Allmänt

Inom fordonsområdet ryms körkorts- och yrkestrafikärenden, bilregisterfrågor, fordonsskatteärenden samt ärenden om överlastavgift. I den trafikadministrativa verksamheten innefattas att föra bil-, körkorts- och yrkestrafikregistren samt att handlägga

ärenden enligt olika trafikförfattningar, att ge telefonservice, underrättelser m.m.

Fordonskungörelsen (1972:595) innehåller regler om utformning, utrustning och kontroll av fordon. *Bilregisterkungörelsen* (1972:599) reglerar registreringen av fordon och därmed sammanhängande frågor. Bestämmelser om körkort m.m. finns huvudsakligen i *körkortslagen* (1977:477) och *körkortsförordningen* (1977:722), medan *yrkestrafiklagen* (1988:263) resp. *förordningen* (1988:1503) reglerar förutsättningarna för att få bedriva yrkesmässig trafik.

Myndighetsorganisationen

Vägverket är central förvaltningsmyndighet för frågor om körkort, förarutbildning och förarprov, prov för blivande taxiförare, frågor om fordons beskaftenhet och utrustning samt för yrkestrafikfrågor. Verket svarar också för de trafikadministrativa registren. Vägverket är geografiskt indelat i sju väg- och trafikregioner.

Trafikregistret i Örebro är en del av Vägverket och svarar för registerhållningen i fråga om bil-, körkorts- och yrkestrafikregistren. Numera är Vägverket i Örebro, tillsammans med enheter i Arjeplog och Visby, även förvaltningsmyndighet för bilregisterfrågor.

All kontroll av personbilar, lastbilar, bussar m.m. utförs i dag av *AB Svensk Bilprovning*.

Rikspolisstyrelsen är central förvaltningsmyndighet för polisväsendet, medan länsstyrelsen är länets högsta polisorgan. Länspolismästaren utövar dock ensam ledningen över den operativa verksamheten. Inom varje län finns trafikavdelningar för regional trafikövervakning och tillsynen på vägarna. Vägverkets *bilinspektörer* har numera förts över till polisväsendet och utgör en expertfunktion och ett stöd för trafikpolisen vid den tekniska fordonskontrollen.

Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet i fråga om bl.a. beskattning och uppbörd av skatt samt för landets *kronofogdemyndigheter*, som skall driva in obetalda skatter och avgifter.

Länsstyrelserna är regionala myndigheter för körkorts- och yrkestrafikfrågor. Länsstyrelsernas verksamhet författningsregleras genom förordningen (1990:1510) med länsstyrelseinstruktion. Länsstyrelsen beslutar själv sin organisation.

Körkorts- och yrkestrafikärenden utgör en stor del av länsstyrelsernas handläggningens volym, räknat i antal inkomna ärenden mellan 60 och 80 procent. En betydande del av ärendena, främst på körkortssidan, är dock av förhållandevis rutinmässig beskaffenhet. I många län, bl.a. i de tre storstadslänen, har man inrättat särskilda enheter för körkorts- resp. yrkestrafikfrågor.

Landets länsstyrelser har, i syfte att samordna ärendehandläggningen, bildat frivilliga samverkansgrupper för olika funktioner. Medlemmar i *Körkortsföreningen* (länsstyrelsernas förening för körkortsfrågor, KKF) är samtliga handläggare av körkortsärenden. *Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor* består av representanter för yrkestrafikenheter inom länsstyrelserna.

Under 1996 har länsstyrelserna bildat LAKY, Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik. Arbetsgruppen har i uppdrag att samordna länen i frågor som rör trafikärendenas handläggning och se till att sådana frågor prioriteras. Det gäller att samordna de tekniska hjälpmedlen i form av data-system m.m. och att få till stånd enhetliga ansökningsblanketter, beslutsmeddelanden o.dyl.

De administrativa trafikregistren

Inom den trafikadministrativa verksamheten drivs, genom Vägverkets försorg, flera olika register med hjälp av datateknik.

Bilregisterkungörelsen reglerar registreringen av fordon i *bilregistret*. Information från registret ges till myndigheter, organisationer och företag som underlag för olika verksamheter. Särskilda bestämmelser reglerar Vägverkets rätt att sälja uppgifter ur registret till myndigheter och enskilda.

Körkortsregistret ingår i ett integrerat, rikstäckande ADB-system för körkorts kontroll och administration av körkortet.

Rikspolisstyrelsen för i sitt ADB-system sådana uppgifter om brott, som enligt körkortsförordningen skall ingå i körkortsregistrets belastningsdel, KKBEL. KKBEL ingår i rättsväsendets informationssystem. Uppgifter ur KKBEL sänds veckovis till Vägverket och utgör underlag för produktionen av registerblad. Dessa sänds till länsstyrelserna för bedömning av eventuellt körkortsingripande.

I körkortsregistret finns identitetsuppgifter, körkortsuppgifter och belastningsuppgifter. Registret har en utpräglad karaktär av besluts- och ärendediarium. Det är i huvudsak bara polisen och länsstyrelsen som utnyttjar informationen i körkortsregistret. Uppgifterna är integritetskänsliga och vissa uppgifter är sekretessbelagda.

Förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister gäller registrering av tillståndsinnehav enligt yrkestrafikförfattningarna i ett för landet gemensamt *yrkestrafikregister*. I registret förs in uppgifter om tillståndshavaren, den myndighet som har meddelat tillståndet, slag av tillstånd, uppgift om den eller dem som har ansvaret för verksamheten samt om vilka fordon som enligt anmälan används i yrkesmässig trafik.

1.4.2 Körkortsfrågor

Vägverket är central körkortsmyndighet och skall verka för en enhetlig rättstillämpning. Verket får i vissa angivna avseenden meddela föreskrifter för tillämpningen av körkortslagstiftningen och medge undantag från denna.

Vägverket utövar bl.a. tillsyn över förarutbildningen i trafikskolor och har ansvar för förarproverna för blivande körkortshavare. Ett förarprov skall i de flesta fall avläggas inför en särskilt förordnad person och det kan avläggas i Vägverkets, Försvarsmaktens, gymnasieskolans eller komvux regi. Förarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov.

Länsstyrelsen har det regionala ansvaret för körkortsfrågorna. Riksdagen har nyligen tagit ett principbeslut om att den

organisationsmodellen skall bibehållas. Skälet härtill var främst den regionala förankringen och myndighetskontakterna på regional och lokal nivå. Även kompetensskäl angavs (prop. 1994/95:126 Den framtida trafikadministrativa verksamheten, bet. 1994/95TU:23, rskr. 1994/95:356).

Körkortsärendena delas in i två huvudgrupper, *körkortstillstånd* och *körkortsingripande*. Ca 100 årsarbetskrafter handlägger körkortstillstånd och körkortsvillkor, medan ca 148 årsarbetskrafter arbetar med körkortsingripanden (länsstyrelsernas egna uppgifter, våren 1996).

När en ansökan om *körkortstillstånd* kommer in till länsstyrelsen kontrolleras att sökanden uppfyller de i lag ställda medicinska och personliga kraven. I de fall de medicinska och/eller personliga kraven föranleder någon närmare utredning hos länsstyrelsen hämtar myndigheten in utdrag från Rikspolisstyrelsens register, domar, förundersökningsprotokoll, socialutredning, läkarintyg, syntest, hälsodeklaration etc. Ett beslut om att bevilja tillstånd matas in i körkortsregistret. Länsstyrelsens handläggning av ärendet tar i normalfallet två dagar från det att ärendet kom in till myndigheten.

Under år 1995 avgjordes ca 192 000 ärenden rörande körkortstillstånd. Någon form av närmare utredning krävdes i uppskattningsvis 20 procent av fallen, dvs. ca 40 000 ärenden.

Vägverket sänder en underrättelse till sökanden om att tillstånd meddelats. Sedan sökanden betalat avgiften för körkortstillståndet, för förarprovet samt för själva körkortshandlingen, framställer Vägverket körkortstillståndshandlingen, som sänds till sökanden. Den i stort automatiska hanteringen hos Vägverket samt postgång för beslutsmeddelande, inbetalningsavi, betalningstransaktion och tillståndshandling tar omkring tre veckor.

Körkortsingripande kan ske i form av återkallelse eller varning. Antalet beslut om sådant ingripande uppgår årligen till drygt 50 000. Återkallelse kan i princip ske på grund av bristande personlig lämplighet – med anledning av brott mot trafikreglerna eller av allmän personlig olämplighet – eller till följd av att de

medicinska kraven inte är uppfyllda. Prövning av sådana ärenden kräver juridisk och socialrättslig kompetens.

1.4.3 Yrkestrafikfrågor

Vägverket är central förvaltningsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken och uppgiften vad gäller tillsynen är av övergripande karaktär. Verket svarar även för registerhållning och information till de regionala tillsynsmyndigheterna, länsstyrelserna.

Vägverkets uppgift är också att stödja länsstyrelserna genom föreskrifter och allmänna råd samt genom utbildning och information rörande bl.a. rättstillämpning och få till stånd en enhetlig tillämpning hos länsstyrelserna av statsmakternas beslut. Vidare skall verket allmänt följa upp tillsynen över den yrkesmässiga trafiken (se närmare prop. 1995/96:131 *Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m.*, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231).

Länsstyrelserna är regionala myndigheter på området för yrkestrafikfrågor och handlägger ärenden rörande tillstånd till yrkesmässig trafik, tillstånd till biluthyrning resp. transportförmedling samt ärenden beträffande den särskilda förarlegitimationen för taxi. Vägverket är dock tillståndsmyndighet för länsgränsöverskridande linjetrafik. Länsstyrelsen är sedan den 1 juli 1995 även part i mål enligt yrkestrafiklagen och för det allmänna talan hos allmän förvaltningsdomstol. Vägverket är dock part i mål som rör återkallelse av tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

Enligt Vägverkets uppgifter (länsstyrelsernas enkätsvar till verket) avsatte länsstyrelserna under år 1995 54 årsarbetskrafter för handläggning av yrkestrafikärenden. Motsvarande siffra för år 1994 var 52 årsarbetskrafter.

De flesta ärenden om yrkesmässig trafik rör ansökan om trafiktillstånd, utbyte av trafikansvarig, utökning av antalet fordon, taxiförarlegitimation och tillsynsärenden. Lämplighetsprövningen av tillståndhavaren har skärpts, liksom den ekonomiska pröv-

ningen av förutsättningarna att bedriva yrkesmässig trafik. Kraven på handläggarnas kompetens har därmed ökat.

Av stor betydelse för tillsynen av den yrkesmässiga trafiken är åtgärder för att komma till rätta med olika former av ekonomiska oegentligheter. Även här har länsstyrelserna en roll. I förordningen (1995:736) om regional myndighetssamverkan för bekämpning av ekonomisk brottslighet föreskrivs att det i varje län skall finnas ett regionalt samverkansorgan mot ekonomisk brottslighet. Organet skall ledas av landshövdingen och vara knutet till länsstyrelsen. Organets uppgift är att verka för en effektivisering av kampen mot den ekonomiska brottsligheten genom informationsutbyte, överläggning och samordning beträffande verksamhetsplanering för statliga myndigheter inom länet.

1.4.4 Bilregisterfrågor

Uppgifterna i bilregistret används vid uppbörd av skatt och kontroll av fordonsbeståndet. Vem som äger ett fordon är av central betydelse i registrerings-sammanhang. Ett fordon som omfattas av registreringsplikt får endast brukas om fordonet är registrerat och en ägare till fordonet därmed förts in i registret. Registreringen har även en direkt rättslig verkan då det gäller ansvar för fel och brister i fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper samt skyldighet att göra föreskrivna besiktningar, skyldighet att betala fordonsskatt samt skyldighet att betala felparkeringsavgift.

Tidigare hade Vägverket uppgiften som central registreringsmyndighet och länsstyrelserna som regionala sådana myndigheter. Länsstyrelsen prövade frågor om registrering eller avregistrering, ägarbyten och frågor om avställning eller upphörande av avställning. Uppskattningsvis 170 – 180 personer arbetade med bilregisterfrågor hos länsstyrelserna.

I prop. 1994/95:126 föreslogs en rationalisering av bilregisterverksamheten (bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356). Länsstyrelsens uppgifter enligt bilregisterkungörelsen har i enlighet

härmed förts över till Vägverket, som fr.o.m. den 1 januari 1996 har fått ett samlat ansvar för alla frågor som rör fordonregistrering (SFS 1995:1358). Vägverket är registreringsmyndighet och prövar frågor som rör bestämmelserna i kungörelsen. Ny teknik används för att effektivisera verksamheten. Inmatning av uppgifter i registret sker med hjälp av bildfångsttekniken. Med denna kan alla enkla ärenden med kompletta anmälningar registreras automatiskt. Ägarutredningar och utredningar om av- och påställning förväntas minska genom att nya och enklare blanketter kommer i bruk.

Vägverket utvecklar även en talsvartjänst, där kunden via telefon skall kunna beställa ett registerutdrag via telefax med de efterfrågade uppgifterna, såsom vem som står som ägare till ett visst fordon och om fordonsskatten är betald. Numera kan också ett avställt fordon ställas på genom ett telefonsamtal med talsvartjänst. Inom en snar framtid skall även en anmälan om avställning kunna göras per telefon.

Handläggningen av bilregisterärenden och telefonservicen koncentreras numera till tre platser i landet, nämligen Arjeplog med 60 personer, Visby med 40 och Örebro med ca 20 personer. När det gäller telefonservice framhöll regeringen i propositionen att det finns fördelar med att arbeta i större enheter för att utveckla specialistkunskaper, öka möjligheterna att hålla bemanning under kvällar och helger samt att ge viss tolkservice.

Syftet med organisationsförändringen har varit att förbättra servicen och korta handläggningstiderna inom ramen för en ekonomisk besparing. Nettobesparingen beräknades till 40 miljoner kronor på helt år.

1.4.5 Fordonsskattefrågor

Uppgifterna i bilregistret och vem som är registrerad ägare till ett fordon är av avgörande betydelse för fordonsskattefrågan. Fordonsskatt betalas till staten enligt fordonsskattelagen (1988:327). Beskattningsmyndighet var tidigare länsstyrelsen,

medan Vägverket beslutade på uppdrag av länsstyrelsen om sådan skatt och dröjsmålsavgift samt verkställde uppbörd av skatt och avgifter, skattetillägg och ränta. Hos länsstyrelserna arbetade ca 35 årsarbetskrafter med fordonsskatteärenden.

Bilregisterverksamheten flyttade, som ovan nämnts, över från länsstyrelserna till Vägverket fr.o.m. den 1 januari 1996. I prop. 1994/95:126 framhöll regeringen, att eftersom Vägverket kommer att svara för all fordonregistrering finns det inte längre samma motiv som tidigare att länsstyrelserna skall vara beskattningsmyndighet.

Riksskatteverket, RSV, lämnade i RSV Rapport 1995:3 förslag till framtida organisation m.m. för fordonsskattningen. I prop. 1995/96:24 föreslogs, med rapporten som underlag, att länsstyrelsens uppgifter som beskattningsmyndighet på fordonsskattningens område skulle föras över från länsstyrelserna till skatteförvaltningen (bet. 1995/96:SkU4, rskr. 1995/96:12).

Fr.o.m. den 1 januari 1996 (SFS 1995:1201) är *Skattemyndigheten i Örebro län* fordonsskattningsmyndighet för hela landet. Riksskatteverket är, som tidigare, central förvaltningsmyndighet i fråga om fordonsskatt. Skattemyndigheten svarar för ärendehandläggning samt telefonfrågor beträffande specifika ärenden. För närvarande arbetar 14 personer med fordonsskatteärenden.

När länsstyrelserna beslutade om såväl registrering av fordon som beskattning följdes ärendena åt och dubbla beslut förekom i stor utsträckning. I de fall en begäran om omprövning gäller både registrerings- och skattefrågan, skall Vägverket först besluta i registreringsfrågan och därefter överlämna ärendet till skattemyndigheten. Riksskatteverket hade beräknat det totala antalet beslut avseende fordonsskatt till ca 15 000. Under de första tre kvartalen år 1996 kan konstateras ett mindre antal ärenden.

Vägverket är uppbördsmyndighet för fordonsskatt och svarar för den allmänna telefon tjänsten beträffande både bilregister och fordonsskatt.

1.4.6 Frågor om överlastavgift

Överlastavgift tas ut om ett fordon framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än vad som är tillåtet för fordonet eller vägen. Lagen (1972:435) om överlastavgift lägger ansvaret för överträdelse av viktbestäm- melserna på ägaren av fordonet.

Det är *länsstyrelsen* i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av fordonet har sin adress enligt registret som beslutar om överlastavgift för fordon som är registrerade här i landet. För andra fordon påförs avgiften av Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen får en rapport med underlag för ärendet från polisen. Underlaget bearbetas i länsstyrelsens databaserade beräkningssystem, varefter beslut fattas. Härvid beräknas själva avgiften. Fråga kan också uppkomma om nedsättning eller eftergift av olika skäl av en i och för sig riktigt beräknad avgift, dvs. en prövning av ärendet som ställer helt andra krav exempelvis på juridiska kunskaper.

Överlastavgiftärendena samordnades tidigare rent organisatoriskt med bilregisterhanteringen. I dag sköter yrkestrafikfunktionen på de flesta håll ärendegruppen. Ärendetillströmningen är ojämnt fördelad över året och över landet, eftersom den hänger samman med polisens övervaknings- och kontrollfrekvens på olika håll. T.o.m. juli månad 1996 hade under året 697 beslut om överlastavgift fattats med en sammanlagd summa om 5 262 700 kr.

1.5 Avslutade utredningar och förslag

1.5.1 Trafiksäkerhet och kollektivtrafik

Statens räddningsverks lägesrapport om transporter av farligt gods

På begäran av Försvarsdepartementet gav Statens räddningsverk i mars 1993 in en lägesrapport med åtgärdsprogram, Transport av farligt gods.

Räddningsverket begär att få ett *bemyndigande att ge ut föreskrifter för länsstyrelsernas rätt att besluta om lokala trafikföreskrifter*. Syftet är att få till stånd en enhetlig behandling över landet av de riskbedömningar som åligger länsstyrelserna. Räddningsverket anger bl.a. att det vid vägvalsstyrningen skall finnas rekommenderade vägar för farligt gods, kompletterade med punktvisa förbud mot passage förbi särskilt skyddsvärda objekt, liksom ett program med kartframställning och förbudsskyltning i trafiken.

Räddningsverket föreslår också att *länsstyrelsernas bemyndigande att ge ut lokala trafikföreskrifter för transporter av farligt gods* borde ges genom förordningen om transport av farligt gods, och inte som nu genom vägtrafikkungörelsen.

Regeringens skrivelse 1992/93:258 Farligt gods m.m.

I skrivelsen lämnas en redogörelse för läget inom områdena beredskap för kemikalieolyckor och transporter av farligt gods. Den bygger bl.a. på Statens räddningsverks lägesrapport, Transport av farligt gods. Regeringen uttalar att frågan om Räddningsverkets rätt att utfärda föreskrifter för länsstyrelsernas befogenhet att ge ut lokala trafikföreskrifter, med stöd av förordningen av farligt gods, *fordrar fortsatta överväganden*.

Regional samhällsplanering för ett miljöanpassat transportsystem – RES

Länsstyrelserna gjorde på uppdrag av regeringen regionala miljö- och trafikanalyser och gav förslag till lokala och regionala åtgärder för att kunna miljöanpassa transporterna. Boverket sammanställde analyserna och redovisade det samlade resultatet till regeringen i september 1995.

Flera länsstyrelser anser att planeringen av investeringarna för infrastrukturen bör samordnas med planeringen och driften av kollektivtrafiken. Boverket delar den bedömningen. Boverket ser två principiella möjligheter till hur en samordning bör ske. Om regionberedningens förslag genomförs och landstingen får en roll i infrastrukturplaneringen skulle landstingen automatiskt bli den naturliga samordnaren. I annat fall bör samordningen kunna ske genom att civilrättsliga avtal upprättas mellan parterna, s.k. *plankontrakt*. Kontraktet innebär att man i ett första steg i en regional- eller översiktsplan kommer fram till hur en eller flera anläggningar skall lokaliseras och hur dess omgivande bebyggelse skall utformas. Därefter reglerar man i ett civilrättsligt avtal parternas åtaganden för genomförandet.

Boverket föreslår att denna form av samverkan med hjälp av plankontrakt skall utredas närmare. Länsstyrelserna bör, enligt Boverket, kunna spela en central roll vid upprättandet av sådana avtal.

Riksdagens revisorers förslag angående samordnad länsförvaltning

Riksdagens revisorer har granskat reformen samordnad länsförvaltning (1995/96:RR3). Granskningens syfte var i första hand att göra en kartläggning av länsstyrelsernas organisation och arbete med bl.a. kommunikationsfrågor.

Revisorerna konstaterar att vissa oklarheter råder i ansvarsfördelningen på kommunikationsområdet mellan sektorsmyndig-

heterna och länsstyrelserna. Detta förefaller främst avse *ansvaret för trafiksäkerheten*.

Utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet

På uppdrag av Vägverket har konsultföretaget Sinova utvärderat Vägverkets arbete med trafiksäkerhet. Utvärderingen har i huvudsak gällt Vägverkets samarbete med andra aktörer och intressenter. Sinova redovisade sitt resultat i rapporten *Utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet*, 1995-12-20.

Sinova skriver i sin rapport bl.a. att både inom Vägverkets regioner och länsstyrelserna är man medveten om att det *råder oklarhet om roll- och ansvarsfördelningen, vad beträffar trafiksäkerhetsarbetet, mellan Vägverket och länsstyrelserna*. I praktiken hålls samarbetet på sparlåga.

Sinova anser att Vägverket måste bli mer aktivt mot kommunerna och på lokal nivå utveckla fungerande nätverk. Sinova anser också att Vägverket i samverkan med trafikpolisens ledning på länsplanet bör arbeta med den del av polisorganisationen som inte tillhör trafikpolisen, dvs. ordningspolis och närpolis.

Förslag till ändring av vägtrafikkungörelsen m.m.

Vägverket har upprättat ett förslag till ändring av nuvarande regler om trafik på väg och i terräng. Förslaget bygger på underlag som tagits fram i samarbete med Rikspolisstyrelsen och Svenska kommunförbundet.

Förslaget innebär att en ny författning – trafikförordningen – ersätter bl.a. vägtrafikkungörelsen (1972:603). En av förändringarna som föreslås är att *Vägverkets väg- och trafikregioner ersätter länsstyrelserna när det gäller att besluta om vissa lokala trafikföreskrifter*, dock inte när det gäller rätten att meddela föreskrifter om transporter av farligt gods. Den föreskriftsrätten föreslås ligga kvar på länsstyrelsen.

Kommunikationskommittén

Kommunikationskommittén lämnade ett första delbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26), i mars 1996.

Kommittén har analyserat fem alternativa inriktningar av infrastrukturens utbyggnad och underhåll, ett *grundalternativ* där alla åtgärder ingår som bedömts som samhällsekonomiskt lönsamma, ett för *miljö*, ett för *trafiksäkerhet*, ett för *regional balans* och ett för *näringslivsfrågor*. Alternativerna har jämförts med ett alternativ som enbart omfattar åtgärder som beräknas vara genomförda eller påbörjade vid årsskiftet 1997/98.

Med ledning av resultaten från analyserna av de alternativa inriktningarna har kommittén utarbetat ett förslag till inriktning av infrastrukturplaneringen under perioden 1998-2007. Kommittén föreslår, vad beträffar *trafiksäkerhet*, att trafiksäkerhetsarbetet av samhällsekonomiska skäl inriktas på att genomföra åtgärderna i det nationella trafiksäkerhetsprogrammet. Åtgärderna i vägsystemet skall koncentreras på punktinsatser på särskilt olycksdrabbade korsningar och sträckor i stället för på större väginvesteringar.

Kommittén har i sitt delbetänkande vidare redovisat analyser av hur de trafikpolitiska målen i de beslut som riksdagen fattade åren 1988 och 1991 har uppfyllts. Vad beträffar *trafiksäkerheten* menar kommittén att trafiksäkerhetsarbetet måste breddas. Det är angeläget att utveckla den s.k. nollvisionen, dvs. visa på hur målet att helt få bort dödsolyckorna i vägtrafiken kan förverkligas.

Under hösten 1996 lämnade Kommunikationskommittén en skrivelse till regeringen. Kommittén redovisade där sin bedömning av behovet av statligt stöd till den regionala kollektivtrafikens infrastruktur. Kommittén ansåg att *ytterligare 9 mdk borde avsättas till stöd för den regionala kollektivtrafikens infrastruktur*.

I november 1996 lämnade kommittén ett delbetänkande om beskattning av vägtrafiken (SOU 1996:165). I delbetänkandet analyserar kommittén hur vägtrafikbeskattningen, dvs. främst koldioxidskatten, energiskatten på drivmedel och den årliga fordonsskatten, kan användas som ekonomiska styrmedel för att styra utvecklingen i riktning mot bl.a. samhällets mål för miljö och

säkerhet. Kommittén föreslår bl.a. att fordonsskatten för de lättaste och de tyngsta fordonen skall höjas, för att styra mot en jämnare viktfordelning av fordonsparken och därmed *öka trafiksäkerheten*.

För att driva på utvecklingen mot trafiksäkrare fordon föreslår Kommunikationskommittén att Vägverket bör få i uppdrag att utarbeta ett underlag för ett system för *klassning av fordonens säkerhetsegenskaper*.

Delegationen för Transporttelematik

Delegationen för transporttelematik har i uppdrag att "utreda frågor om informationsteknologins trafikpolitiska konsekvenser och behovet av att utforma ett regelverk kring informationsteknologins användning i trafiken samt bereda förslag till särskilda insatser för att främja användningen av sådan teknologi i transportsektorn".

Delegationen har i sitt delbetänkande *Bättre trafik med väg-informatik* (SOU 1996:17) bl.a. belyst *väginformatikens trafikpolitiska effekter*. Delegationen anser att det finns många tillämpningar inom vägtrafikområdet, som kan bidra till att infria de trafikpolitiska målen. *Bättre trafiksäkerhet kan t.ex. uppnås* genom olika fordonsbaserade system som reducerar hastigheten i vissa situationer.

Delegationen ger i delbetänkandet förslag till organisation för *vägtrafikledning*. Vägtrafikledning handlar om åtgärder för att hålla vägen säker och tillgänglig för trafiken, att styra och leda trafik samt informera trafikanterna om väg- och trafiksituationen. Delegationen föreslår att ansvaret för vägtrafikledningen i storstadsregionerna läggs på en organisation med berörda *kommuner* och *Vägverket* som huvudman. Vägverket skall ansvara för vägtrafikledningen på det nationella vägnätet. I förslaget ingår även att vägtrafikledningen skall samverka med ett flertal olika intressenter i trafiken, inte minst *polisen*.

Utvärdering av järnvägssektorns förändringar

Statskontoret har på regeringens uppdrag utvärderat i vilken grad järnvägens konkurrenskraft har förändrats sedan riksdagen tog beslut om 1988 års trafikpolitik. I uppdraget ingick även att utvärdera de trafikpolitiska målens uppfyllelse.

Statskontorets slutsatser var att utvecklingen av järnvägens konkurrenskraft sedan år 1989 har bidragit till en oförändrad eller bättre måluppfyllelse av de trafikpolitiska målen.

Uppdelningen av järnvägens aktörer i SJ, Banverket och läns-
trafikbolag bedömer Statskontoret ha stärkt järnvägens konkurrenskraft. *SJ har utvecklats till ett effektivt trafikföretag*, Banverket har utvecklat förmågan att bygga och underhålla järnvägar och *länstrafikhuvudmännen har utnyttjat möjligheten att samordna den regionala trafiken*.

1.5.2 Fordon och vägtrafik

Om taxi och annan yrkestrafik

Statskontoret har på uppdrag av regeringen lämnat förslag till förbättringar som syftar till att effektivisera tillsynen av yrkestrafiken. Uppdraget redovisades i rapporten Om taxi och annan yrkestrafik (1993:15). Förslagen gick ut på att få till stånd en fördjupad *samverkan mellan tillsynsmyndigheten och andra myndigheter*. Statskontoret ansåg också att *länsstyrelserna borde överväga att organisatoriskt samordna yrkestrafik, bil- och körkortsfunktionerna* i syfte att öka den interna samverkan och informationsutbytet.

Den yrkesmässiga trafiken - samordnings- och genomförandeåtgärder (Ds 1994:100)

För att följa upp avregleringen av yrkestrafiken tillsatte Kommunikationsdepartementet en ledningsgrupp för yrkestrafikfrågor. Gruppens uppgift var bl.a. att föreslå åtgärder som kunde effektivisera tillsynen över trafiken samt att kartlägga behovet av ytterligare lagstiftning på området. Inom ledningsgruppen bildades fyra arbetsgrupper.

För att öka *samarbetet mellan myndigheter och organisationer* föreslog grupp 1 att länsstyrelserna skulle få regeringens uppdrag att ta erforderliga initiativ till samverkan mellan berörda regionala myndigheter, i första hand skattemyndigheten, kronofogdemyndigheten, polisen och Tullverket.

I det dagliga arbetet borde dessutom samrådsgrupper bildas för att samverka i löpande frågor mellan de regionala myndigheterna. Länsstyrelserna borde få ett ansvar när det gäller erfarenhetsutbyte med de regionala organisationerna på yrkestrafikområdet.

För att *effektivt kunna genomföra statsmakternas beslut* ansåg grupp 2 att det är av vikt att man får in synpunkter från användarna och att användarna får information. Det behövs tydliga och enkelt utformade regler, information om regeländringar i god tid och reglerna skall träda i kraft först när förutsättningarna för tillämpningen i praktiken föreligger. Vidare ansåg gruppen att man måste tilldela tillräckliga resurser för tillämpning och övervakning, sanktionerna som tillämpas måste vara effektiva, de inblandade myndigheterna måste samverka och det måste finnas en central myndighetsfunktion med tillräckliga ekonomiska och kunskapsmässiga resurser.

Grupp 3 lämnade synpunkter på *behov av översyn av yrkestrafiklagstiftningen*, som låg till grund för direktiv till 1995 års yrkestrafikutredning, se nedan.

Grupp 4 slutligen lämnade förslag till verksamhetsplan, organisation m.m. för *yrkestrafiken inom Vägverket*.

Framtida organisation m.m. för fordonsbeskattningen

I Riksskatteverkets rapport 1995:3 Framtida organisation m.m. för fordonsbeskattningen anser Riksskatteverket bl.a. att frågor om *överlastavgifter* inte hör hemma hos länsstyrelserna när de inte längre handlägger bilregisterärenden. Inom ramen för Vägverkets organisation skulle ärendena, enligt Riksskatteverket, kunna *handläggas av Vägverket centralt eller av Vägverkets regioner.*

Förslag till framtida körkortshantering avseende körkortstillstånd/lämplighetsprövning

LAKY (länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik) har i en promemoria, ställd till 1994 års körkortsutredning, redovisat ett utkast till ett tänkt scenario om dagens körkortstillstånd ersätts med den lämplighetsprövning som Körkortsutredningen föreslår.

En särskild ansökningsblankett för optisk läsning tillhandahålls sökanden. När en begäran om lämplighetsprövning jämte en eventuell ansökningsavgift kommer till länsstyrelsen scannas uppgifterna in i datasystemet som inom kort kommer att användas gemensamt av samtliga länsstyrelser. Registeruppgifter hämtas automatiskt från andra berörda register för kontroll mot sökandens uppgifter. Ett positivt beslut fattas automatiskt och skickas till sökanden inom två till tre dagar, eller lämnas direkt till sökanden över disk. Inför förarprovet erläggs kostnaden härför direkt till Vägverket.

I de fall den automatiska läsningen av ansökningshandlingen och kontrollen mot aktuella register inte ger den förutsatta informationen, dvs. sökanden har någon form av belastningsuppgifter, ställs ärendet i kö till körkortshandläggaren. Ärendet handläggs då på sedvanligt sätt med ett väl utvecklat kringstöd. Handläggningstiden blir till stor del beroende av yttre omständigheter och andra myndigheters medverkan (polismyndigheten, socialförvaltningen, frivården, sjukvården, trafikinspektören, konsultläkaren, Trafikmedicinska rådet, domstolarna m.fl.).

Enligt LAKY:s uppfattning kan en kommande lämplighetsprövning i samband med ansökan om körkort handläggas av länsstyrelserna rationellt, effektivt, rättssäkert och resurssnålt. Där finns redan erforderlig kompetens och teknikutvecklingen talar väl för den lösningen. En sådan ordning skulle enligt gruppen också renodla rollerna mellan Vägverket och länsstyrelserna såtillvida att Vägverket har hand om förarprov och utfärdande av körkortshandling medan länsstyrelsen ansvarar för bedömningen av sökandes personliga och medicinska lämplighet att erhålla och behålla en körkortsbehörighet.

1995 års yrkestrafikutredning

Uppdraget till 1995 års yrkestrafikutredning gick ut på att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken, samt att utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på området. I utredningens betänkande Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93) lämnas förslag till en ny yrkestrafiklag respektive förordning, samt en ny biluthyrningslag respektive förordning.

Myndighetsorganisationen

Yrkestrafikutredningen föreslår, med utgångspunkt i den av riksdagen beslutade prop. 1994/95:126 Den framtida trafikadministrativa verksamheten (bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) att frågor om trafiktillstånd skall prövas, om sökanden är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där vederbörande är *folkbokförd*. Om sökanden är en juridisk person skall frågorna prövas av länsstyrelsen i det län där *verksamhetens ledning finns*. Vägverket skall dock, liksom hittills, pröva frågor om tillstånd för linjetrafik som berör flera län.

För att få en smidig hantering av *körkort och taxiförarlegitimation*, föreslås att hanteringen av sådana frågor *samordnas*. Utredningen föreslår att såväl ansökan om taxiförarlegitimation

som frågor om återkallelse, respektive varning, av sådan legitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren av legitimationen är *folkbokförd*.

Frågor om internationell trafik

I fråga om handläggningen av internationella yrkestrafikärenden, dvs. där trafiken går över gränsen till ett annat land, föreslår yrkestrafikutredningen en renodling av myndighetsorganisationen och därmed en effektivisering av tillståndsprövningen. Förslaget går ut på att *Vägverket* bör handlägga samtliga ärenden om tillstånd till persontransporter, medan *länsstyrelserna* handlägger ärenden om tillstånd för godstrafiken inom EES (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet). *Generaltullstyrelsen* föreslås handlägga tillstånd för godstrafiken utanför EES.

Registerfrågor, samkörning m.m.

I yrkestrafikregistret förs det in uppgifter om tillståndshavaren, den myndighet som har meddelat tillståndet, slag av tillstånd, uppgift om den eller dem som har ansvaret för trafikutövningen eller uthyrningsverksamheten, varning, återkallelse av tillstånd m.m.

I utsökningsregisterlagen (1986:617) finns bestämmelser om ett för hela landet gemensamt utsökningregister, det s.k. REX-registret, som i första hand skall användas inom exekutionsväsendet. Registret får användas även av andra myndigheter utanför exekutionsväsendet, bl.a. för tillsyn över innehavare av trafik-tillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen (1988:263). Vissa uppgifter i REX-registret sambearbetas därför med relevanta uppgifter i yrkestrafikregistret. Registren samkörs tre gånger per år och *Vägverket* sammanställer uppgifter för information till länsstyrelserna. Yrkestrafikutredningen föreslår att *personretsen för sambearbetning*, men inte direktåtkomsten, till *utsökningsregistret utvidgas*.

I polisregisterkungörelsen (1969:38) föreskrivs att en länsstyrelse får ha terminalåtkomst till polisregister för upplysning i ärenden om körkortstillstånd och om trafikstillstånd. Åtkomsten är begränsad till att avse uppgift om huruvida en person förekommer i registret eller inte. Utredningen föreslår att *åtkomsten till polisregister utvidgas till att omfatta*, förutom ärenden vid ansökan, även *tillsyn av tillståndshavare* samt en *vidare personkrets än nu*. Även ärenden om taxiförarlegitimation föreslås bli omfattade av registeråtkomsten.

Patent- och registreringsverket, PRV, är registermyndighet för aktiebolagsregistret. För handelsbolagen finns motsvarande handelsregister som också förs hos PRV. Utredningen föreslår en *samkörning mellan PRV:s register och yrkestrafikregistret*, enligt samma modell som införts för samkörning mellan yrkestrafik- och utsokningsregistren för avisering till länsstyrelserna.

Vägverkets redovisning av uppdrag i fråga om effektivisering av handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden

Regeringen gav i december 1995 Vägverket i uppdrag att, i samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och Länsstyrelsen i Örebro län, utreda handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden samt att föreslå de tekniska och administrativa förändringar som behövs för att effektivisera den. Utredningen skulle ske med utgångspunkt från nuvarande fördelning av ansvar och uppgifter mellan Vägverket och länsstyrelserna enligt prop. 1994/95:126.

I redovisningen den 26 juni 1996 presenterade arbetsgruppen sina förslag, varav några nämns nedan.

Arbetsgruppen har i första hand riktat in sig på åtgärder som kan effektivisera länsstyrelsernas handläggning av körkorts- och yrkestrafikärenden och som kan genomföras inom en tvåårsperiod. Gruppen pekar på vissa åtgärder som behöver utredas ytterligare och på möjligheter som den moderna tekniken ger redan i dag.

- Länsstyrelserna bör ta över det datornätverk som Vägverket har hos länsstyrelserna och en fungerande kommunikation bör upp-

rättas med Vägverkets centrala register. Hela handläggningen bör ske i samma datormiljö så att manuella överföringar undviks.

- Länsstyrelserna och Vägverket bör formalisera samarbetet och bl.a. ta fram enhetliga dataprofiler, ansökningsblanketter och beslutsmallar.
- En snabbare och enklare tillgång till nödvändiga och relevanta registeruppgifter från olika myndigheter är nödvändig för länsstyrelserna.
- Antalet framställda körkortsregisterblad bör begränsas, eftersom endast ca 25 % av dessa blad föranleder körkortsinripande. Ändringar föreslås i 84 § i körkortsförordningen (1977:722) som innebär att underrättelse sker först vid penningböter som överstiger 800 kr, mot tidigare 600 kr. (Detta gäller även vid upprepade förseelser då det är den sammanlagda summan under en femårsperiod som skall uppgå till minst 800 kr för att underrättelse skall lämnas.) Effekten av höjningen bör utvärderas för att senare eventuellt höja beloppet ytterligare till 1 000 kr.
- För att underlätta en effektiv tillsyn av den yrkesmässiga trafikfiken föreslås en närmare utredning av ett författningsreglerat system med registerblad även i yrkestrafiklagstiftningen.

Arbetsgruppen framhåller att det finns fördelar att vinna från såväl effektivitets- och rättssäkerhetssynpunkt som från sårbarhetssynpunkt med en *samordning av körkorts- respektive yrkestrafikverksamheterna* och förordar en sådan samordning.

1994 års körkortsutredning

1994 års körkortsutredning hade i uppdrag att göra en lagteknisk översyn av körkortsförfattningarna för att få dem tydliga och lättöverskådliga samt för att främja en enhetlig praxis i körkortshanteringen. Efter tilläggsdirektiv hade utredningen också i uppdrag att lämna förslag till förenkling av länsstyrelsernas hantering av körkortsfrågor. Utredningen har i sitt slutbetänkande

En körkortsreform (SOU 1996:114) behandlat dessa frågor. En ny körkorts lag respektive förordning föreslås. De av Körkortsutredningens förslag som berör denna utredning redovisas kort nedan.

Myndighetsorganisationen

Utredningen föreslår att körkortsärenden skall handläggas av länsstyrelsen i det län där körkortsinnehavaren är *folkbokförd*, och inte som i dag av den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Förslaget sammanfaller med vad som sägs i den av riksdagen beslutade prop. 1994/95:126.

Hanteringen av körkortstillstånd

Utredningen föreslår att *körkortstillstånd* inte längre skall vara en förutsättning för att erhålla körkort, utan att prövningen av en körkortssökandes personliga och medicinska förhållanden skall ske *i samband med förarprovet*.

I dag är det länsstyrelserna som handlägger körkortstillstånden, medan det är Vägverket som är ansvarig myndighet för förarproven. Utredningen förordar att prövningen sker hos en enda myndighet, *Vägverket*, och närmare bestämt Vägverkets regionala enhet, där förarprovstationen finns. Detta skulle innebära en genomgripande förändring av kompetensfördelningen mellan Vägverket och länsstyrelserna och kräva organisatoriska och administrativa överväganden som Körkortsutredningen bedömt inte legat inom ramen för dess uppdrag.

Registerblad från Vägverket på grundval av begångna brott

Rikspolisstyrelsen skall underrätta Vägverket om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som rör en körkortshavare och som avser vissa i körkortsförordningen uppräknade brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till.

När Vägverket tar emot en sådan underrättelse skall verket framställa ett registerblad, vari anges de i underrättelsen och i körkortsregistret upptagna registeruppgifterna. Vägverket skall sända registerbladet till den berörda länsstyrelsen. Allmän domstol skall därutöver, beträffande vissa i förordningen uppräknade brott, sända en kopia av dom eller beslut till länsstyrelsen. Utredningen föreslår att en sådan underrättelse skall lämnas för brott som föranlett penningböter med sammanlagt *minst 800 kr* under senaste fem åren. Motsvarande beloppsgräns föreslås också gälla vid upprepade förseelser.

Scenario för framtida hantering av trafikärenden

LAKY (länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik) har låtit ta fram förslag till hur länsstyrelsernas trafikärenden kan handläggas i framtiden med hjälp av IT-stöd. Uppdraget har utförts av konsultföretaget Frontec. Rapporten (96-09-18) beskriver *hur länsstyrelserna med modern ADB-stöd kan få en så effektiv, kvalitativ och säker hantering av trafikärendena som möjligt.*

Modellen bygger på att körkortsärenden och yrkestrafikärenden integreras. Ansökningsförfarandet måste förenklas och informationen till sökanden måste bli lättillgänglig. Handläggningstiden för rutinärenden måste kortas till ett minimum och ge möjlighet till expediering direkt över disk. Handläggaren skall snabbt serveras relevanta fakta för ärendet. Modernt ADB-stöd skall vara integrerade delar i trafikärendesystemet och en snabbare kommunikering med sökanden och med andra myndigheter måste vara möjlig.

Arbetet inom trafikenheten måste planeras för att klara arbetstoppar, t.ex. för tillsynsärenden som rör yrkesmässig trafik. Systemet måste därför effektivt kunna fördela och omfördela arbetet. Den interna kontrollen av uppgifter som hanteras i systemet måste också säkerställas.

Belastningen på trafikenheten kan tillfälligt kräva samplanering med övriga enheter inom länsstyrelsen. Systemet måste därför vara

utformat så att länsstyrelseledningen enkelt kan få en överblick över den totala verksamheten och kunna periodvis tillföra resurser till de enheter som har hög belastning.

Vägverkets samordningsansvar är av vikt för att en likformig hantering skall ske över landet.

Uppföljning av utvecklingsmöjligheter av trafikärenden inom länsstyrelsen

Länsrådsföreningen har gett LAKY (länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik) i uppdrag att följa upp den trafikadministrativa verksamheten (körkorts- och yrkestrafikfrågor) inom länsstyrelserna.

LAKY framhåller i rapporten 1996-10-23 länsstyrelsernas långa förvaltningsrättsliga erfarenhet och gedigna juridiska, ekonomiska samt numera även höga IT-kompetens. Kompetensen är nödvändig vid handläggning av ärenden om återkallelse av körkort, inte minst eftersom länsstyrelsen är part i sådana mål i förvaltningsdomstolarna. Detta gäller även ärenden om tillstånd till yrkesmässig trafik och tillsynsfrågor i sådana ärenden. Rapporten trycker också på länsstyrelsernas sammanhållande uppgifter när det gäller kampen mot den ekonomiska brottsligheten på det regionala planet och dess uppgift inom konkurrensområdet.

Branschsanering och andra åtgärder mot ekonomisk brottslighet

Branschsaneringsutredningen föreslår i delbetänkandet *Licensavgift – en principskiss* (SOU 1996:172) att en månatlig *licensavgift*, en sorts schablonskatt, införs för i första hand taxi-branschen. Som villkor för att driva taxirörelse ställs ett lägsta krav på betalning av skatter och avgifter i verksamheten. Skattemyndigheten underrättar länsstyrelsen i de fall avgiften inte betalats in, så att länsstyrelsen kan utreda orsakerna härtill och om förutsättningar föreligger, återkalla trafikillståndet.

1.6 Pågående utredningar

REKO-STAT utredningen

En särskild utredare är tillkallad för att kartlägga och analysera de regionala konsekvenserna av förändringar i den statliga sektorn (A 1995:14). Utredaren skall bl.a. belysa hur olika organisatoriska lösningar och geografiska indelningar som valts påverkat samordningsmöjligheterna. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag till regeringen i slutet av januari 1997.

Kommunikationskommittén

Kommunikationskommittén (K 1995:01) skall lämna sitt slutbetänkande den 1 mars 1997. Kommittén skall då redovisa ett förslag till en nationell kommunikationsplan som bygger på en helhetssyn. Förslaget skall ligga till grund för ett samlat förslag till en ny trafikpolitik och en nationell kommunikationsplan.

Förvaltningspolitiska kommissionen

Förvaltningspolitiska kommissionen (Fi 1995:13) skall bl.a. lämna synpunkter på hur det långsiktiga arbetet med strukturförändringar i den statliga förvaltningen bör bedrivas. Förslaget skall innefatta såväl central som regional och lokal nivå. En sammanfattande rapport skall lämnas till regeringen i april 1997.

Utredningen om vägtrafikens samlade beskattning

Utredningen om vägtrafikens samlade beskattning (Fi 1996:11) skall göra en översyn inom området som skall omfatta såväl lätta som tunga fordon. Översynen skall koncentreras till vad som är den lämpligaste avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonskatt, energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Utredningen skall ta sin utgångspunkt i de principöverväganden Kommunikationskommittén har lämnat i sitt delbetänkande om beskattning av vägtrafiken (SOU 1996:165).

Branschsanering och andra åtgärder mot ekonomisk brottslighet

Branschsaneringsutredningen (Ju 1995:11) skall bl.a. överväga frågor om vandelsprövning och andra åtgärder för att sanera branscher som är särskilt utsatta för ekonomisk brottslighet. Utredningen skall också lämna förslag om hur främst det förebyggande arbetet mot den ekonomiska brottsligheten kan effektiviseras genom kontroll i samband med tillstånds- eller bidragsgivning.

2 Utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet

Konsultföretaget Sinova AB har på uppdrag av utredningen genomfört en utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet. Hur utvärderingen genomfördes och Sinovas egen sammanfattning av utvärderingen presenterades i delbetänkandet. Sinovas redovisning av utvärderingen bilades i sin helhet delbetänkandet.

Sinova anger i sin utvärdering att vissa signaler i intervju-materialet är starka. En av dessa är att det råder *få rolloklarheter inom fordonsområdet*. Enligt utvärderingen bör ansvaret för yrkestrafik och körkortsfrågor inte ändras.

Nedan presenteras Sinovas egen redogörelse för vad som framkom om ansvarsfördelningen i trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhet – Sinovas egen redogörelse

Många aktörer tar spontant upp trafiksäkerhetsarbetet som ett exempel på oklar roll- och ansvarsfördelning. Länsstyrelsens samordningsroll är omtvistad och samarbetet mellan länsstyrelsen och de tre andra huvudaktörerna, Vägverket, polisen och kommunerna, hålls i praktiken på sparlåga. Men det är ingen entydig bild.

Dubbelt ansvar för trafiksäkerheten

Vägverket har nationellt ansvar, inget sägs om regionerna, medan länsstyrelsen har samordningsansvaret för länet.

Polisen och Vägverket upprättar en trafikövervakningsplan för länet. Sedan skall polisen och länsstyrelsen fastställa en regional trafiksäkerhetsplan. Det blir dubbla budskap. Länsstyrelsen och Vägverket ser ut att stå med samma ansvar.

Länsstyrelsen saknar styrmedel för trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetsarbetet varierar mellan länsstyrelserna

Det varierar mellan länsstyrelserna hur tydligt man vill markera sin roll som samordnare för trafiksäkerheten. Vissa konstaterar att Vägverket styr detta, nu ägnar vi oss åt något annat, andra driver hårt att Vägverket inte får köra över länsstyrelsen på grund av att länsstyrelsen har samordningsrollen.

Kommunerna har otillräckliga resurser för trafiksäkerheten

Kommunerna är särskilt utpekade i trafiksäkerhetsarbetet men frågan är sällan intressant på politisk nivå.

Samarbetet mellan kommuner och länsstyrelsen måste förbättras. Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen. Kommunerna är sektorsindelade och har samma problem som länsstyrelsen.

Polisorganisationen befinner sig i stark förändring

Trafikpolisen får minskad bemanning. I stället ökar resurserna inom när- och ordningspolis.

Polisen möter länsstyrelsen inom yrkestrafiken, där länsstyrelsen fattar myndighetsbeslut, och som samordnare av trafiksäkerhetsarbetet. Det är i det senare fallet det blir bekymmer.

Trafiksäkerheten är eftersatt i länsstyrelsen

Länsstyrelsens roll som samordnare mellan centrala och regionala nivå fungerar inte.

Trafiksäkerhetsarbetet är det område där länsstyrelsen orkat med minst. Det fordras mer resurser för att länsstyrelsen skall orka med det.

Länsstyrelsen bryr sig inte om att samordna utan överlåter det till Vägverket. Är det oföretagsamhet eller prestige?

Starkt samband mellan fysisk planering, yrkestrafikfrågor och trafiksäkerhet

Länsstyrelsen spelar en viktig roll inom den fysiska planeringen och inom yrkestrafikområdet (myndighetsbeslut). Länsstyrelsen har därmed indirekt möjligheter att minska olycksriskerna i trafiken.

3 Förtydligande av länsstyrelsernas roll inom trafiksäkerhet och kollektivtrafik

3.1 Länsstyrelserna och trafiksäkerhet

3.1.1 Förslagets innehåll

Länsstyrelsernas samordningsroll

Jag föreslår att *samordningsrollen av trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå skall ligga på respektive trafikverk/myndighet*. Den samordningsroll som länsstyrelserna haft sedan den 1 juli 1991 upphör. Länsstyrelserna föreslås i fortsättningen vara en av flera viktiga aktörer i trafiksäkerhetsarbetet, bl.a. som sammanhållande av den trafikslagsövergripande länsplanen, enligt regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter, och som länets högsta polismyndighet.

Transporter av farligt gods

För att stödja länsstyrelserna i deras arbete med vägvalsstyrningsfrågorna och förhöja kvalitén på de lokala trafikföreskrifter som avser transporter av farligt gods, föreslår jag att *Statens räddningsverk ges bemyndigande att utfärda bindande föreskrifter för länsstyrelsernas föreskriftsarbete på området.*

3.1.2 Motiv till förslagen

Länsstyrelsernas samordningsroll

Den 1 juli 1991 trädde reformen om en ny regional statlig förvaltning i kraft. Motivet bakom reformen var bl.a. att en statlig regional myndighet skulle bildas som på ett allsidigt och kompetent sätt kan väga olika sektoriella intressen mot varandra och ta hänsyn till regionala förhållanden. Fr.o.m. denna tidpunkt fick länsstyrelserna också ett ansvar för att regionalt samordna olika organs insatser för trafiksäkerhetens främjande. Ansvaret avser väg-, järnvägs-, luft-, sjöfarts-, post- och telekommunikationer.

Tiden efter den 1 juli 1991 har präglats av att riksdag och regering i olika omgångar fattat beslut om *ändrad strategi för trafiksäkerhetsarbetet*, dels vad gäller organisatoriska förutsättningar, dels vad gäller ansvar och befogenheter.

Genom riksdagens beslut, enligt förslag i prop. 1992/93:2, Vissa organisationsfrågor inom trafiksäkerhetsområdet (bet. 1992/93 TU4, rskr. 1992/93:58), lades Trafiksäkerhetsverket ned fr.o.m. den 1 januari 1993 och dess uppgifter fördes över till Vägverket. Bakgrunden till den organisatoriska förändringen av trafiksäkerhetsarbetet var bl.a. att trafikolyckorna under en längre tid ökat. Med denna förändring menade regeringen att det skapades bättre organisatoriska förutsättningar för ett framtida

offensivt och effektivt trafiksäkerhetsarbete. Kraven på en effektiv och samordnad verksamhet skulle i första hand nås genom att samla de uppgifter som har anknytning till väghållaransvaret till en och samma organisation. Vägverket fick härigenom det övergripande nationella ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna.

I prop. 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet (bet. 1992/93:TU26, rskr. 1992/93:426) konstaterade regeringen och riksdagen att ansvar och befogenheter för trafiksäkerhetsarbetet hittills varit spritt på ett stort antal myndigheter och organisationer, men att nedläggningen av Trafiksäkerhetsverket och överförandet av dess uppgifter varit ett steg i riktning mot en mer sammanhållen organisation. Bl. a. genom att begränsa antalet aktörer och ge dem nödvändiga befogenheter skapas entydiga signaler till trafikanterna. Mot denna bakgrund pekades Vägverket, polisen och kommunerna ut som huvudaktörer för det nationella trafiksäkerhetsarbetet på vägarna. Det betonades också att de frivilliga organisationerna med sina regionala och lokala organisationer bör kunna utnyttjas för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. I propositionen påtalades också att länsstyrelsernas samordningsansvar, till följd av Vägverkets övergripande nationella ansvar för trafiksäkerheten på vägarna, närmare bör preciseras.

I regeringens proposition 1995/96:131, Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m. (bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231) preciseras och förtydligas Vägverkets ansvar för utvecklingen av vägtransportsystemet. Bl.a. framhålls att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar bör säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs resultatriktat inom hela vägtransportsystemet och att arbetet samordnas på central nivå. Utöver de möjligheter Vägverket redan tidigare erhållit att teckna överenskommelser med polisen, kommuner och frivilliga organisationer, anser regeringen att Vägverket även bör ges möjlighet att teckna sådana överenskommelser med andra aktörer inom trafiksäkerhetsområdet.

Förslag till ny roll för länsstyrelserna måste beakta de förändrade förutsättningar för trafiksäkerhetsarbetet som riksdag och regering beslutat om sedan länsstyrelserna erhöll sin samord-

ningsroll för trafiksäkerheten. Enligt min mening har riksdag och regering genom sina beslut under de senaste åren redovisat en tydlig strategi för trafiksäkerhetsarbetet. Strategin går ut på att peka ut ett fåtal huvudaktörer på området och att tydliggöra ansvar och befogenheter. Reformen om samordnad länsförvaltning syftade bl.a. till att de 24 länsstyrelserna var för sig skulle ha ett helhetsperspektiv när det gäller länets angelägenheter. Mot bakgrund av dessa förhållanden råder enligt min mening oklarhet när det gäller länsstyrelsernas respektive Vägverkets roll på trafiksäkerhetsområdet. Detta är också något som bekräftas i den av konsultföretaget Sinova presenterade utvärderingen av länsstyrelsernas roll inom trafikområdet. Av de tillfrågade tar många spontant upp trafiksäkerhetsarbetet som ett exempel på oklar roll- och ansvarsfördelning. Länsstyrelsens samordningsroll är omtvistad och många menar att samarbetet mellan länsstyrelsen och de tre huvudaktörerna, Vägverket, polisen och kommunerna i praktiken "hålls på sparlåga".

Jag finner det logiskt att koppla samman ett resultatansvar med ett ansvar för att samordna de insatser som krävs för att uppställda mål skall nås. Genom de beslut som fattats av riksdag och regering om att Vägverket skall ha ett samlat ansvar, s. k. sektorsansvar, för bl.a. trafiksäkerhet och ett resultatansvar för trafiksäkerhetsarbetet, är det därför naturligt för mig att föreslå att länsstyrelsernas samordningsansvar för trafiksäkerheten på vägar förs över till Vägverket. Denna hållning baseras delvis på den utvärdering som gjorts av Sinova och som i huvudsak pekar på nackdelar med dagens delade ansvar mellan Vägverket och länsstyrelsen. Även riksdagens revisorer konstaterar i sin rapport 1995/96:RR3 att det råder oklarheter i ansvarsfördelningen för trafiksäkerheten mellan sektorsmyndigheterna och länsstyrelserna (se tidigare avsnitt 1.5).

Vägverket har redan i dag samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet på den nationella nivån. Bl.a. mot den bakgrunden har Vägverket tillsammans med de båda andra huvudaktörerna inom trafiksäkerhetsarbetet, polisen och kommunerna, utarbetat ett nationellt trafiksäkerhetsprogram för perioden 1995–2000. Med det nationella programmet som grund har var och en av

Vägverkets sju regioner utarbetat regionala trafiksäkerhetsprogram tillsammans med polisen, kommunerna och frivilliga organisationer i regionen. Därutöver tecknar Vägverkets regioner länsvisa överenskommelser med polisen, landstingen och lokalt med kommunerna. Jag har erfarit att det är en strävan inom Vägverket att i stor utsträckning bedriva trafiksäkerhetsarbetet lokalt i syfte att skapa ett nära förhållande till de människor som berörs. Mot bakgrund av dessa förhållanden drar jag slutsatsen att Vägverkets regioner i praktiken redan i dag i stor utsträckning har tagit på sig ett regionalt samordningsansvar för trafiksäkerhetsarbetet på vägarna. Mitt förslag kan därmed sägas innebära en formell renodling av länsstyrelsernas respektive Vägverkets roller. Några väsentliga förändringar till följd av mitt förslag avseende resurs- och kompetensbehov m.m. vid länsstyrelserna respektive Vägverket är därmed inte att förvänta.

Mitt förslag innebär emellertid inte att länsstyrelserna fräntas ett ansvar för att verka för trafiksäkerheten. I delbetänkandet Länsstyrelsens roll i infrastrukturplaneringen (SOU 1996:142) och regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter föreslås att länen får ett ansvar för att upprätta en trafikslagsövergripande länsplan, med en helhetssyn på regionala infrastruktursatsningar. I arbetet med upprättandet av planen är det länsstyrelsens uppgift att bl.a. beakta trafiksäkerheten. Länsstyrelsen är således även i fortsättningen en viktig aktör i trafiksäkerhetsarbetet.

Länsstyrelsen har dessutom rollen som högsta polismyndighet i länet, vilket också innebär ett ansvar för trafiksäkerheten.

Även de övriga trafikverken har i likhet med Vägverket, i någon mån, ett samlat ansvar för respektive transportslags effekter mot de trafikpolitiska målen. Jag bedömer att motsvarande resonemang som ovan, vad gäller motiv för att Vägverket bör ha ett länsamordningsansvar för trafiksäkerhetsarbetet, även bör kunna tillämpas på dessa verk. Därigenom kommer samtliga trafikverk att som en del i sektorsansvaret också ha ett ansvar för den samordning som krävs i syfte att de trafikpolitiska målen skall kunna nås i så stor utsträckning som möjligt. Behoven av och

föresättningarna för den länsvisa samordningen skiljer sig emellertid åt mellan län och transportslag.

Transporter av farligt gods

Frågan om landtransporter av farligt gods ses i Sverige inte som en fråga om i första hand trafiksäkerhet utan som en uppgift att minska sannolikheten för och konsekvenserna av en kemikalieolycka. Reglerna skall förebygga en sådan olycka och är ägnade att förhindra att en trafikolycka utvecklas till en kemikalieolycka. Bestämmelserna för transport av farligt gods har beröringspunkter med många samhällssektorer och samordningsfrågorna har stor betydelse. Hanteringen av frågan om transporter av farligt gods bör också framhållas som underlag vid regional och kommunal samhällsplanering. Kopplingen till räddningstjänsten är därvid viktig.

Statens räddningsverk har enligt lagen respektive förordningen om transport av farligt gods myndighetsansvaret för sådana transporter. Räddningsverket har med stöd av bemyndigande i förordningen utfärdat föreskrifter om inrikes väg- och terrängtransporter av farligt gods.

Till grund för bestämmelserna ligger den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Räddningsverket medverkar med experter i olika internationella organ där dessa regler utvecklas och beslutas. Detta är för mig ett starkt skäl till att verkets föreskriftsrätt bör utökas och dess kompetens bör komma länsstyrelserna till del.

Den riskbedömning som länsstyrelserna har att göra är komplicerad och kräver särskild kompetens. Det är av flera skäl viktigt att samma höga krav kan ställas på den bedömningen över hela landet. Räddningsverket vill få till stånd en enhetlig behandling av vägvalsstyrningsfrågan. Verket anser att generella förbud bör undvikas och punktvisa förbud i stället bör utfärdas där det anses motiverat.

Vägvalsstyrning innebär i sig ett kommunikationsproblem, där komplicerade bestämmelser skall meddelas till fordonsförarna. Det

är därför viktigt att utvidga satsningarna på informationsöverföring. Rekommendationer och förbud bör utmärkas via trafikmärken samtidigt som redan påbörjade satsningar på utnyttjande av kartor och modern informationsteknik fullföljs.

Efter den begäran som Statens räddningsverk år 1993 lämnade till Försvarsdepartementet när det gällde bemyndigande om föreskriftsrätt ansåg regeringen att frågan fordrade fortsatta överväganden. Vid den efterföljande utskottsbehandlingen poängterades betydelsen av att förstärka och förtydliga Räddningsverkets samordningsroll.

Jag har under utredningsarbetet haft fortlöpande kontakter såväl med Räddningsverket som med länsstyrelserna och med berörda departement beträffande frågan om bemyndigande och samtliga har ställt sig positiva till att ge Räddningsverket denna samordnande roll. Tiden är därför, enligt min mening, mogen för att ge Räddningsverket ett sådant bemyndigande.

Ett bemyndigande för Statens räddningsverk bör ges så snart som det kan ske och meddelas inom ramen för förordningen (1988:1040) med instruktion för Statens räddningsverk.

3.1.3 Konsekvenser och effekter av förslagen

Länsstyrelsernas samordningsroll

Mitt förslag kan inte förväntas få några statsfinansiella konsekvenser. Jag bedömer att förslaget är regionalpolitiskt neutralt och att det inte har några effekter på vare sig jämställdhet eller ekonomisk brottslighet.

Länsstyrelserna kommer att beröras i någon mån. De resurser som i dag finns avsatta på länsstyrelserna för samordningsrollen bedöms variera mellan olika län. Jag bedömer emellertid att mitt förslag inte får några väsentliga konsekvenser vad avser resurs- och kompetensfördelning mellan länsstyrelserna och trafikverken.

Mitt förslag innebär en renodling av rollerna inom trafiksäkerhetsarbetet. Den osäkerhet som jag under utredningen fått insikt om att det råder kring vem som bör driva samordningsarbetet på den regionala nivån upphör. Mot den bakgrunden kan det förväntas uppstå positiva effekter på möjligheten att uppfylla riksdagens beslutade trafiksäkerhetsmål.

Transporter av farligt gods

Förslaget får bedömas som statsfinansiellt neutralt.

Den direkta konsekvensen av förslaget blir en effektivisering av länsstyrelsernas verksamhet. Detta sker genom att Räddningsverkets redan befintliga kompetens bättre tas tillvara. En positiv effekt är också att en mer likartad hantering över landet uppnås.

Genom att Räddningsverket redan i dag i samverkan med Vägverket och Boverket ger ut allmänna råd för länsstyrelsernas verksamhet, ökar inte kretsen av berörda i mitt förslag.

Jag bedömer att förslaget är regionalpolitiskt neutralt. Någon kompetensöverföring skall inte ske mellan berörda myndigheter och någon reell utökning av Räddningsverkets verksamhet är inte heller aktuell.

Syftet med Räddningsverkets bemyndigande att ge ut föreskrifter för länsstyrelserna är bl.a. att vägvalsstyrningen i hela landet skall förbättras. Detta gäller inte minst styrningens positiva indirekta effekter på miljön och trafiksäkerheten.

3.2 Länsstyrelserna och kollektivtrafik

3.2.1 Förslagets innehåll

Enligt regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter skall länsstyrelsen ha samordningsansvaret för arbetet med den trafikslagsövergripande länsplanen. I det ansvaret bör ingå att samordna planen med bl.a. kollektivtrafikplaneringen. Länsstyrelsens roll inom kollektivtrafikområdet föreslås därför vara att *samordna den trafikslagsövergripande länsplanen med planer för kollektivtrafik*.

3.2.2 Motiv till förslaget

Behovet av en bättre samordnad regional bebyggelse- och trafikplanering, liksom behovet av en bättre samordning av investeringsbeslut för vägar och järnvägar med ansvaret för kollektivtrafiken har uppmärksammats på senare tid.

Enligt min mening är det väsentligt att planeringen av infrastruktur, inom ramen för den trafikslagsövergripande länsplanen, sker samordnat med bl.a. kollektivtrafikplaneringen i länet. Länsstyrelserna har här en roll att spela som samordnare.

3.2.3 Hur och när förslaget skall genomföras

Förslaget hänger ihop med genomförandet av en förnyad regional investeringsplanering, enligt propositionen Infrastrukturinriktning för framtida transporter.

3.2.4 Konsekvenser och effekter av förslaget

Förslaget får inga statsfinansiella konsekvenser och inte heller konsekvenser för den ekonomiska brottsligheten.

Den trafikslagsövergripande länsplanens koppling till kollektivtrafikplanering och övrig samhällsplanering kräver att landsting, kommuner, trafikhuvudmän och företrädare för trafikutövare aktivt deltar i arbetet med planen och ges reella möjligheter att påverka planens innehåll.

Jämställdhet

En samordnad planering av infrastruktur och trafikering bör göra det lättare att tydliggöra olika typer av resebehov. Det finns statistik som visar att kvinnors och mäns resemönster skiljer sig åt i dag. Kvinnor reser bl.a. mera kollektivt än män. En starkare koppling av kollektivtrafikplaneringen till planeringen av infrastrukturen borde göra det lättare att tillgodose kollektivtrafikanternas behov och därmed öka kvalitén på kollektivtrafiken.

För övriga konsekvenser, se utredningens delbetänkande Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen (SOU 1996:142).

4 Förtydligande av länsstyrelsernas roll inom och fordons- och vägtrafikfrågor

4.1 Allmänt

Mitt uppdrag är att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons- och trafikområdet och därvid såväl utvärdera nuvarande förhållanden som analysera det samlade behovet av framtida förändringar när det gäller handläggningen av trafikärenden.

En enkel, effektiv och rättssäker hantering bör eftersträvas, oavsett vilken myndighet som ansvarar för verksamheten. Det gäller därvid att ta tillvara den administrativa och informations-teknologiska utvecklingen. Informationsdatabaser och andra uppgiftslämnare måste integreras i verksamheten.

Det är en önskvärd utveckling, oavsett organisatorisk lösning, att registeruppgifter förs över automatiskt och att olika register samkörs. Tekniken medger i dag att uppgifter förs över papperslöst till den myndighet som efterfrågar uppgifterna. Samtidigt måste hänsyn tas till kravet på skydd för den personliga integriteten.

Fordons- och trafikärendena kan i viss utsträckning handläggas integrerat för att samordningsvinster skall göras. Rationaliseringen kan dock enligt min uppfattning drivas endast till en viss punkt. När det är fråga om juridiska bedömningar av fakta och rättsliga förutsättningar är kompetens och erfarenhet viktiga faktorer.

Rättssäkerhetsaspekten är samtidigt central i ett större perspektiv. I den trafikadministrativa verksamheten bör en

skiljelinje dras mellan registerfrågor och ärendehandläggning, dvs. i det senare fallet myndighetsutövning gentemot den enskilde. Vissa frågor hanteras bättre centralt, medan andra lämpar sig väl för en regional hantering därför att det krävs en regional och lokal förankring. Det finns också ett behov för den enskilde av att personligen kunna komma till tals med myndigheten.

Vägverket har ett samlat ansvar för hela vägtransportssystemet, bl.a. för frågor som rör fordon och vägtrafik. Vägverket ansvarar redan i dag för registerhållningen på hela det trafikadministrativa området.

Länsstyrelserna har i allt väsentligt en förvaltningstradition och en kompetens att handlägga förvaltningsärenden inom flera olika områden på ett rättssäkert sätt. Den moderna tekniken har ställt krav på länsstyrelserna att intensivt arbeta för en teknik- och systemutveckling som också medför bl.a. gemensam upphandling av IT-stöd för att knyta samman landets länsstyrelser.

Inledningsvis vill jag knyta an till de tankar som regeringen för fram i propositionen 1996/97:36 Den regionala samhällsorganisationen och som bl.a. behandlar vissa frågor om länsstyrelsernas roll och organisation. Regeringen framhåller att de motiv som låg till grund för länsförvaltningsreformen år 1991 alltjämt är aktuella och utgör utgångspunkt för utvecklingen av den statliga regionala förvaltningen.

Motiven som då framfördes för den samordnade länsförvaltningen var bl.a. att minska sektoriseringer och att stärka den regionala överblicken. Länsstyrelsernas verksamhet borde dessutom breddas för att på så sätt bidra till en fortsatt decentralisering av den statliga verksamheten. Enligt regeringens mening finns det ett stort behov av fortsatt reformering av den statliga förvaltningen (se beträffande arbetet i Förvaltningspolitiska kommissionen avsnitt 1.6).

Regeringen betonar vidare vikten av en sammanhållen och kompetent statlig organisation på regional nivå som kan svara för tillsyn och rättstillämpning samt följa upp och utvärdera statsmakternas beslut.

Uppfattningen grundas på bedömningen att man inom en och samma organisation, länsstyrelsen, klarar av att hantera balansen mellan sektorsperspektivet och tvärsektoriell samordning.

Många olika faktorer påverkar mina förslag. Jag är medveten om att riksdagen helt nyligen har tagit ett principbeslut om att körkorts- och yrkestrafikverksamheterna skall behållas inom länsstyrelseorganisationen. Skälen för detta är såväl allmänhetens krav på närhet till beslutande myndighet som att dessa myndigheters länsstyrelsernas kompetens tas till vara och utvecklas. Detta stämmer väl överens med de ovan nämnda tankarna på en sammanhållen och kompetent statlig organisation på regional nivå.

Samtidigt hotas hela områden av statlig verksamhet av nedläggning på vissa orter. Möjligheten att av regionalpolitiska skäl föra över annan statlig verksamhet till sådana orter bör därför övervägas även i det här sammanhanget. Erfarenheterna av Vägverkets decentralisering av bilregisterverksamheten till tre orter bör därvid tas tillvara.

Av bl.a. nu redovisade skäl har jag valt att lägga fram två alternativa förslag för den framtida verksamheten inom fordons- och vägtrafikområdet.

En organisatorisk översyn av länsstyrelsernas uppgifter på området inom ramen för denna utredning kan dock inte utmynna i en detaljbeskrivning av den framtida indelningen och organisationen. Mina förslag skall ses som ett underlag för ett uppdrag från regeringen till de berörda myndigheterna att utifrån de övergripande riktlinjer jag drar upp i detalj utforma en organisation som svarar mot det av mina förslag som valet slutligen faller på.

4.2 Körkortsfrågor

4.2.1 Förslagens innehåll

Körkortstillstånd/lämplighetsprövning vid körkortsgivningen

Alternativ 1: Den nuvarande organisationen består, men görs effektivare och mera likartad över landet genom samordning inom länsstyrelserna, mellan de olika länsstyrelserna samt mellan Vägverket och länsstyrelserna. Ett ökat utnyttjande av ny teknik förutsätts.

Alternativ 2: Handläggningen av ansökan om körkort förs över till Vägverket centralt. Även med detta alternativ förutsätts att ny teknik utvecklas för att uppnå en effektiv handläggning.

Körkortsingripande

Alternativ 1: Den nuvarande hanteringen består, men görs effektivare och mera likartad på samma sätt som beträffande tillståndsgivningen. Den regionala förankringen och ett bibehållande av länsstyrelsens befintliga kompetens att handlägga ärendena framhålls. Handläggningen effektiviseras med hjälp av ny teknik.

Alternativ 2: Handläggningen av *samtliga körkortsfrågor* förs över till Vägverket centralt. En och samma myndighet prövar därmed ansökan om körkort, sköter förarprov, utfärdar körkortshandlingen och prövar frågan om körkortsingripande inklusive den trafikmedicinska bedömningen. Samma myndighet prövar också såväl körkortsfrågan som bilregisterfrågan. Handläggningen effektiviseras med hjälp av ny teknik.

4.2.2 Motiv till förslagen

Allmänt

Mål om återkallelse av körkort flyttades över från länsrätten till länsstyrelsen den 1 oktober 1994 (prop. 1993/94:133 Instansordningen m.m. i de allmänna förvaltningsdomstolarna, bet. 1993/94:JuU24, rskr. 1993/94:319). I nämnda proposition framhöll regeringen att de personer i länsstyrelserna som handlägger körkortsärenden ofta har stor erfarenhet och besitter god kompetens på området samt att tillämpningen av förvaltningslagen garanterar en rättssäker handläggning. Därtill medförde överflyttningen att det blev en myndighet som prövar samtliga körkortsfrågor, vilket framhölls som värdefullt.

Regeringen pekade vid behandlingen av körkortsärendenas organisatoriska hemvist i den av riksdagen beslutade propositionen 1994/95:126 Den framtida trafikadministrativa verksamheten (bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) på den lokala förankringen som skäl för att handläggningen av körkortsärenden bör ligga kvar på länsstyrelsen. Regeringen påminde om att kontakter då kan behövas med olika regionala och kommunala myndigheter såsom polisen, socialnämnden och hälso- och sjukvårdsförvaltningen samt att det kan krävas kontakter med andra enheter inom

länsstyrelsen såsom sociala enheten och de enheter som handlägger yrkestrafikärenden.

Även kompetensskäl angavs för regeringens uppfattning i frågan, dvs. att ärendena kräver en stor sakkunskap om körkortslagstiftningen och därmed juridisk och socialpolitisk kompetens, som länsstyrelsen även för sin övriga verksamhet besitter. Regeringen menade då att det inte var lämpligt att aktualisera en överflyttning av körkortsärendena till Vägverket.

I propositionen nämndes också att Vägverkets uppgift som central körkortsmyndighet är att stödja andra myndigheter som är verksamma inom körkortsområdet och bl.a. verka för en enhetlig rättstillämpning.

Körkortstillstånd/lämplighetsprövning vid körkortsgivningen

Alternativ 1: Behålla nuvarande organisation med länsstyrelserna som regionala körkortsmyndigheter

Körkortsgivningen sker i ca 80 procent av ärendena i princip med automatik och någon ytterligare utredning krävs inte efter granskning av ansökan jämte hälsodeklaration. Det är den del av ärendehanteringens på fordons- och vägtrafiksidan som till största delen har karaktär av masshantering. Denna lämpar sig väl för datamässig handläggning och rationalisering genom ny teknik, t.ex. genom optisk läsning av ansökningshandlingarna.

Om hanteringen bibehålls inom länsstyrelserna förutsätts att en sådan effektivisering kommer till stånd. (Jämför LAKY:s förslag 96-05-24 avsnitt 1.5). Länsstyrelserna har också framhållit att man på länsrådsnivå redan enats om en IT-samordning som spänner över samtliga landets länsstyrelser och över länsstyrelsernas hela verksamhetsområde. Även upphandlingar, avtal, utbildningsinsatser m.m. samordnas.

Det åligger därvid Vägverket såsom sektorsmyndighet att bistå länsstyrelserna när det gäller föreskrifter, teknikutveckling och tekniköverföring, liksom beträffande utbildningsinsatser.

De resterande ca 20 procenten av ansökningarna kräver fördjupad granskning och därmed sådan handläggarkompetens som redan i dag finns hos länsstyrelserna.

Nuvarande ordning renodlar således rollerna mellan Vägverket och länsstyrelserna såtillvida att Vägverket har hand om förarprov och utfärdande av körkortshandling medan länsstyrelsen ansvarar för bedömningen av sökandens personliga och medicinska lämplighet att erhålla en körkortsbehörighet. Även i dessa ärenden för länsstyrelsen det allmännas talan i förvaltningsdomstol.

I dag sker i ca 20 procent av ärendena en medicinsk bedömning av en blivande körkortshavare och i många fall föreskrivs villkor för vederbörandes körkortsinnehav. I dessa fall sker samarbete med främst polisen, sjukvården och de sociala myndigheterna på det lokala eller regionala planet. Kontakter tas också med kriminalvården och med frivilligorganisationer, t.ex. när det gäller personer med drogproblem. Ett sådant samarbete förenklas givetvis betydligt genom att beslutsmyndigheten finns ute i landet.

Länsstyrelserna har pekat på att tyngdpunkten av den medicinska prövningen sker med hörande av länsstyrelsens konsultläkare och endast i undantagsfall genom att sändas till Trafikmedicinska rådet vid Vägverket i Borlänge. Rådet yttrar sig i dag i vissa komplicerade körkortsärenden på remiss av länsstyrelserna.

Jag har valt att dela in körkortsärendena i två grupper, körkortstillstånd/lämplighetsprövning respektive körkortsingripanden. Det finns dock även en grupp av "övriga körkortsärenden" som ligger utanför den indelningen. Jag tänker då på dispensärenden och ärenden som rör utländska körkort, t.ex. frågor om EES-körkort och prövning av utländska körkorts äkthet. Vidare finns det sedan den 1 juli 1996 en ny ärendekategori, som gäller körkortshavare som fyllt 65 år och innehar tyngre behörighet och som vid förnyande av körkortet skall visa att de medicinska kraven för innehavet är uppfyllda. Länsstyrelserna framhåller att även dessa ärendegrupper kräver en individualiserad prövning, vilket

måste beaktas vid beräkningen av antalet årsarbetskrafter för körkortshanteringen.

Enligt länsstyrelsernas egna uppgifter till Vägverket (våren 1996) är det ca 100 årsarbetskrafter som handlägger körkortstillstånd och körkortsvillkor m.m. Länsstyrelserna bedömer att en fullt genomförd rationalisering inom en femårsperiod kan ge betydande besparingseffekter.

Länsstyrelserna vill särskilt framhålla kompetensskäl och vikten av de regionala kontakterna med andra myndigheter för att behålla nuvarande organisation. Därtill kommer att en rationalisering och effektivisering med ny teknik kan uppnås även med dagens organisation, vilket den samordning som redan påbörjats mellan landets samtliga länsstyrelser är ett bevis på.

Alternativ 2: Flytta över körkortsgivningen till Vägverket.

1994 års körkortsutredning föreslår att körkortstillståndet avskaffas och ersätts med en lämplighetsprövning i samband med förarprovet, som sker vid förarprovskontoret i stället för att som nu göras av länsstyrelsen. Körkortsutredningens förslag bygger på tanken om en kompetensöverföring från länsstyrelserna till Vägverket regionalt, dvs. till förarprovskontoren. Mitt *alternativ 2* när det gäller körkortsgivningen utgår från utredningsförslaget, men med den modifieringen att verksamheten läggs på Vägverket centralt i stället för att föras över till regionerna.

Jag har under utredningsarbetet fört en dialog med Vägverket om förutsättningarna att föra över körkortshanteringen och Vägverket har under hand skisserat på en överföring av tillståndsgivningen till verket.

Vägverket föreslår att ansökan jämte hälsodeklaration vid körkortsgivningen granskas maskinellt. Automatiskt sorteras ut de ärenden där "mänsklig handläggning" krävs, dvs. vid förekomst i polisregister och/eller läkarintyg i samband med ansökan.

Av det totala antalet ansökningar per år om ca 190 000 beräknar Vägverket att ca 80 procent lämpar sig för en automatiserad beslutsrutin. Ca 20 procent av ansökningarna

förutsätter en individualiserad och kvalificerad bedömning, t.ex. av de läkarintyg som krävs för en högre körkortsbehörighet.

Vägverket har beräknat resursbehovet för en central handläggning av körkortsgivningen till omkring 30 årsarbetskrafter mot dagens ca 100 årsarbetskrafter. Beräkningarna bygger på Trafikregistrets statistik åren 1994 och 1995 över antal debiterade körkortstillstånd med krav på förarprov, utlämnade körkort och avslagsbeslut.

Jag bygger alltså mitt *alternativ 2* på Körkortsutredningens förslag, men anser att en helt central handläggning enligt Vägverkets modell måste ske om centraliseringstanken skall få väga över. Dels menar jag att det är en fördel att tekniskt samordna körkortsgivningen med bilregisterhanteringen, dels kräver likformighet och effektivisering det. Därtill kommer att en fullt genomförd centralisering är förutsättningen för att verksamheten av regionalpolitiska skäl skall kunna styras till en viss eller vissa orter i landet.

Jag vill också stryka under att de redovisade sifferuppgifterna är osäkra och bör analyseras ytterligare.

Körkortsingripanden

Alternativ 1: Behålla nuvarande organisation med länsstyrelserna som regionala körkortsmyndigheter

Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik, LAKY, har redovisat hur länsstyrelsernas trafikärenden kan handläggas i framtiden med hjälp av IT-stöd för att få en effektiv, kvalitativ och säker handläggning. En integration av ärenden rörande körkort respektive yrkestrafik förutsätts också ske. Vikten av gemensam handläggning av dessa ärendetyper framhålls särskilt vid hanteringen av körkort och taxiförarlegitimation.

Arbetet inom trafiknheten planeras därvid utifrån tanken på en samplanering med övriga enheter inom länsstyrelsen för att t.ex. tillfälligt föra resurser till enheter som har hög belastning, dvs. en

effektiv fördelning och omfördelning av arbetet. Även en tillfällig överföring av personal mellan olika länsstyrelser skall kunna ske för att ytterligare öka effektiviteten inom länsstyrelseorganisationen och för att bidra till utbyte av erfarenheter och kompetens.

Med dagens rutiner arbetar 148 årsarbetskrafter med ärenden om körkortsingripanden. Länsstyrelserna beräknar att en fullt genomförd effektivisering inom en femårsperiod kan medföra en kraftig minskning av antalet årsarbetskrafter.

Länsstyrelserna framhåller länsstyrelsens långa förvaltningsrättsliga erfarenhet. Däri ingår den juridiska kompetensen som är nödvändig vid handläggning av ärenden om återkallelse av körkort, inte minst eftersom länsstyrelsen är part i sådana mål i förvaltningsdomstolarna.

Därtill kan konstateras att den tidigare nämnda överföringen av körkortsingripandena från länsrätterna till länsstyrelserna slagit väl ut. Antalet överklagade ärenden rörande körkortsingripande är mindre än 10 procent, mot vid övertagandet beräknade 20 procent.

Ärenden om körkortsingripanden kan initieras på olika sätt. I många fall börjar ett ärende genom att polisen omhändertagit ett körkort på grund av ett misstänkt brott, vilket länsstyrelsen då får snabb information om. Länsstyrelserna erhåller också veckovis registerblad från Vägverket på grundval av belastningsuppgifter i polisens belastningsregister, underrättelser om LOB-omhändertaganden m.m. Läkare har vidare anmälningsskyldighet till länsstyrelsen när patienten är olämplig att inneha körkort.

Mitt *alternativ 1* behåller således den nuvarande organisationen för körkortsingripandena och tar tillvara den höga kompetens som redan i dag finns inom länsstyrelserna. Härigenom fullföljs också det av riksdagen tidigare fattade beslutet om myndighetsorganisationen på körkortsområdet.

En regional hantering tar också sikte på samarbete med andra myndigheter på regional nivå. När det gäller körkortsingripanden samarbetar körkortsenheten bl.a. med polisen och med de sociala myndigheterna. Vid den medicinska bedömningen krävs även ett samarbete med sjukvården. De personliga kontakterna mellan tjänstemännen framhålls som viktiga exempelvis när det gäller

omhändertagande av körkort, delgivning av länsstyrelsens beslut m.m.

Alternativ 2: Flytta över hanteringen av körkortsingripandena till Vägverket

I min dialog med Vägverket har diskussionen gällt förutsättningarna för en centraliserad handläggning av körkortsingripandena till Vägverket. En sådan lösning förutsätter att viss kompetens, som i dag saknas hos Vägverket, byggs upp inom verkets organisation. Den centraliserade handläggningen innefattar användande av modern teknik och kraftfulla system för besluts- och informationsstöd.

Enligt Vägverkets modell skall verksamheten förläggas centralt och handläggningen skall ske i förslagsvis två grupper lokaliserade på skilda orter i landet. Ett riksgemensamt telefonnummer för telefonservice med väsentligt förlängda öppettider kan användas, liksom automatiserade telefonitjänster.

Ärenden om körkortsingripanden initieras, som ovan nämnts, i många fall via de registerblad som framställs av Vägverket på grundval av belastningsuppgifter i polisens belastningsregister, underrättelser om LOB-omhändertaganden, anmälan från läkare m.m. Ca 160 000 underrättelser årligen resulterar i en utredning av förutsättningarna för körkortsinnehav och ca 60 000 ärenden kräver närmare utredning.

Vägverket beräknar att det totalt, dvs. för lämplighetsprövning och körkortsingripanden, krävs i storleksordningen 130 årsarbetskrafter. Länsstyrelserna, som i dag tar i anspråk ca 248 årsarbetskrafter totalt för körkortshanteringen, räknar med att rationaliseringar inom en femårsperiod kan leda till en motsvarande neddragning.

Som skäl för att centralisera körkortshanteringen till Vägverket vill verket särskilt trycka på att det uppnås en effektiv och likformig hantering.

En sådan överföring till Vägverket centralt med placering på en ort eller ett fåtal orter i landet skulle visserligen medföra att de av riksdagen nyligen beslutade principerna för körkortsverksamheten

rivs upp. Mot bakgrund av de främst regionalpolitiska skäl som jag ovan redovisat vill jag ändå som en möjlighet föra fram centraliseringstanken. Till detta kommer att det, enligt Vägverkets beräkningar, går att åstadkomma betydande årliga besparingar för staten.

4.3 Yrkestrafikfrågor

4.3.1 Förslagets innehåll

Tillståndsgivning och tillsyn

Alternativ 1: Yrkestrafikhandläggningen hos länsstyrelsen består. Körkortsärendena förutsätts då bli kvar på länsstyrelserna, eftersom en samordning av ärendehandläggningen av körkorts- respektive yrkestrafikfrågor är önskvärd. På samma sätt som beträffande körkortsfrågornas alternativ 1 måste handläggningen göras effektivare och mera likartad över landet. Liksom beträffande körkortsingripandena finns den nödvändiga kompetensen att handlägga yrkestrafikärenden redan hos länsstyrelserna. Den regionala förankringen och myndighetssamverkan framhålls.

Alternativ 2: Handläggningen av yrkestrafikärendena förs över till Vägverket centralt. Även tillsynen förutsätts utövas centralt. Med den lösningen förutsätts att även körkortsärendena förs över till Vägverket. En centralisering till en enda myndighet för samtliga trafik- och fordonfrågor uppnås (körkort, yrkestrafik och bilregisterfrågor). Även med detta alternativ förutsätts att ny teknik används för att uppnå en effektiv handläggning.

4.3.2 Motiv till förslagen

Allmänt

De principförslag som regeringen förde fram angående yrkestrafiken i prop. 1994/95:126 Den framtida trafikadministrativa verksamheten har antagits av riksdagen. Länsstyrelsens uppgift som tillstånds- och tillsynsmyndighet för yrkestrafiken skulle därmed bibehållas och tillsynen effektiviseras genom ett systematiskt samarbete med andra myndigheter på länsnivå och med Vägverket. Verket fick också i uppdrag att utveckla och samordna datorstöd för bl.a. ärendehandläggningen.

Som skäl framhöll regeringen att huvuddelen av innehavarna av yrkestrafiktillstånd är små och bedriver sin verksamhet inom en kommun eller ett län. Vidare pekades på ärendehandläggningens inriktning på juridisk/ekonomisk granskning och att sådan kompetens i dag finns inom länsstyrelserna. Även ärendenas anknytning till körkortshanteringen nämndes.

Med detta som bakgrund kan jag konstatera att såväl tillståndsgivning som tillsyn av befintliga tillståndshavare inom yrkestrafikområdet måste kännetecknas av snabbhet och likformighet, kvalitet och rättssäkerhet. Diarieföring och ärendehandläggning bör integreras och datorstöd användas för att få

verksamheten effektiv till en så låg kostnad som möjligt. Detta gäller oavsett inom vilken myndighet verksamheten bedrivs.

Yrkestrafiktillstånd är en form av näringstillstånd och den som vägras tillstånd hindras alltså från att bedriva näring. Från rättssäkerhetssynpunkt är det därför av vital betydelse att beslutande myndighet besitter kompetens att bedöma relevanta fakta.

Vid de kontakter jag haft med branschutövarna har framhållits att det avgörande är att en kompetenshöjning sker oavsett vilken myndighet som handlägger yrkestrafikfrågorna. Detta kan uppnås inte minst genom att de redan befintliga samarbets- och sambearbetningsmöjligheterna utnyttjas på ett effektivare sätt än vad som sker i dag.

Tillståndsgivning och tillsyn

Alternativ 1: Behålla nuvarande organisation med länsstyrelserna som regionala tillstånds- och tillsynsmyndigheter

Eftersom Vägverket som central sektorsmyndighet har ansvaret att ge ut föreskrifter, allmänna råd m.m. bör verket inte självt agera som tillståndsmyndighet (mer än vad som redan i dag sker, dvs. beträffande länsgränsöverskridande linjetrafik). Själva myndighetsutövningen bör i stället ligga regionalt, dvs. på länsstyrelserna.

Körkorts- och yrkestrafikfrågor hänger till viss del samman. Detta gäller inte minst hanteringen av taxiförarlegitimationen, men även andra beröringspunkter finns. Utvecklingen inom länsstyrelserna går också i dag mot en bred samordning av dessa ärendegrupper. Från länsstyrelsernas sida framhålls att effekterna av denna redan har kunnat märkas.

I dag arbetar 54 årsarbetskrafter hos länsstyrelserna med yrkestrafikfrågor. Inom en femårsperiod räknar länsstyrelserna med att en fullt genomförd effektivisering och rationalisering kan generera stora besparingar.

Inom yrkestrafikområdet har *lämplighetsprövningen* av tillståndshavaren fått en ökad betydelse. Handläggarkompetensen måste därvid tillmätas särskild vikt. Inom länsstyrelserna finns redan i dag den kompetensen. Vid tillsynsarbetet samverkar yrkestrafikenheten också med andra enheter inom länsstyrelserna, exempelvis när det gäller bevakning på konkurrensområdet.

Tillsynen av den yrkesmässiga trafiken bygger på en samverkan på länsnivå mellan olika regionala myndigheter. Regeringen har i regleringsbrev ställt krav på sådan samverkan. Det är främst kampen mot den ekonomiska brottsligheten som har drivit på den ordningen.

Regionalt i landet är samarbetet redan väl utbyggt och en samordning sker olika myndigheter emellan, dvs. länsstyrelse, skattemyndighet, kronofogdemyndighet, polis- och åklagarmyndighet och i förekommande fall tullmyndighet, med landshövdingen som sammankallande. Samarbetet omfattar även yrkesutövarnas organisationer, främst Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska Åkeriförbundet.

Även vikten av personliga kontakter mellan de inblandade myndigheternas företrädare på olika nivåer för att snabbt och enkelt få fram uppgifter som underlag för tillsynsarbetet bör framhållas. Ett praktiskt samarbete sker också vid s.k. riktade kontroller av en tillståndshavares verksamhet när det gäller skatter, arbetsgivaravgifter, arbetstidsbestämmelser, A-kassa, socialbidrag o.dyl.

Branschföreträdare har pläderat för samverkans betydelse och att den förutsätter regionala kontaktytor och därmed kännedom om förhållandena inom ett avgränsat område, dess företagare och tillståndshavare.

Branschsaneringsutredningen har vid underhandskontakter pekat på det regionala samarbetets betydelse för att bromsa det ökande antalet ekonomiska brott.

Även Vägverket har i sin årliga rapport Tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken i Sverige (publ. 1996:056) framhållit den regionala samverkans effekter på tillsynen. I rapporten konstaterar Vägverket att en majoritet av landets länsstyrelser har initierat

samarbete med olika regionala myndigheter och att tillsynen det senaste året märkbart har förbättrats tack vare detta. Verket nämner kontakter förutom med ovan nämnda myndigheter även med försäkringskassan och arbetsförmedlingen.

Regeringen har i november 1996, som ett ytterligare led i ansträngningarna att förbättra tillsynen, uppdragit åt Vägverket och Rikspolisstyrelsen att, i samverkan med länsstyrelserna, genomföra och vidareutveckla tillsynen på yrkestrafikområdet inom ramen för förordningen om regional myndighetssamverkan för bekämpning av ekonomisk brottslighet.

För länsstyrelsealternativet talar, enligt min mening, med viss tyngd just samverkan mellan de regionala myndigheterna. Även kompetensskäl kan anföras. Därigenom byggs också vidare på de principer som riksdagen slagit fast i prop. 1994/95:126 om myndighetsorganisationen på området.

Alternativ 2: Flytta över yrkestrafikhanteringen till Vägverket

I samband med överflyttningen av bilregisterfunktionen från länsstyrelserna till Vägverket har verket skisserat på vilka konsekvenser en överflyttning även av yrkestrafikhandläggningen till Vägverket skulle få.

Flera län hade tidigare en samordnad handläggning av ärenden rörande bilregister och yrkestrafik, och Vägverket anser att man för att ytterligare effektivisera och för att få en mer enhetlig trafikadministration och en mer enhetlig rättstillämpning, bör flytta även handläggningen av ärenden som rör yrkesmässig trafik till Vägverket. Fördelarna av en mindre sårbarhet på grund av den större personalstyrkan framhålls.

Den lokala förankringen föreslås bli tillgodosedd genom verkets regionala och lokala organisation och bestå av t.ex. att lämna ut blanketter och att svara på enklare frågor.

Tillståndsgivning och tillsyn kan, enligt Vägverksförslaget, bedrivas genom ett bättre utnyttjande av registerteknikens rationaliseringsmöjligheter och genom storskalig tillämpning.

Däremot menar Vägverket att det inte finns några direkt påtagliga fördelar med att integrera körkorts- och yrkestrafikfrågorna.

Den centrala enheten vill Vägverket bemanna med kvalificerad personal med erfarenhet från ekonomi, skatteförvaltning, brottsförebyggande verksamhet samt ADB, liksom med personal med branscherfarenhet.

I dag arbetar 54 årsarbetskrafter hos länsstyrelserna med yrkestrafikfrågorna och Vägverket beräknar att omkring 30 årsarbetskrafter skulle klara av dessa ärenden om de flyttades över till verket.

Sammanfattningsvis vill jag således framhålla en förbättrad likformighet vid tillämpningen samt effektivitetsvinster som skäl för att förlägga hanteringen av yrkestrafikfrågorna till Vägverket.

4.4 Hur och när förslagen skall genomföras för körkorts- och yrkestrafikområdena

När det gäller *alternativ 1* har den effektivisering som mitt förslag bygger på redan påbörjats och, enligt vad jag under utredningsarbetet har förstått, kommit en bit på väg.

Om trafik- och fordonsfrågorna behålls inom länsstyrelseorganisationen innebär det att Vägverkets uppgift, att som sektorsmyndighet stödja länsstyrelserna för att över landet få en enhetlig rättstillämpning, måste utvecklas ytterligare. Vidare måste verkets ansvar för att utveckla och underhålla datorstöd för ärendehanteringen fördjupas.

Jag förutsätter därvid att länsstyrelserna och Vägverket ytterligare förstärker sin dialog för att samordna och effektivisera verksamheten. Detta samarbete bör, enligt min mening, ske under överinseende av berörda departement.

I fråga om *alternativ 2* kan det av praktiska skäl såväl som av lagtekniska skäl inte nu överblickas vilken tid som en organisationsförändring skulle kräva.

En överföring av verksamhetsgrenar från länsstyrelserna till Vägverket måste dock genomföras successivt och kan beräknas ta relativt lång tid i anspråk. Överflyttning av personal alternativt nyrekrytering får ske och särskilda insatser för utbildning och praktiktjänstgöring blir aktuella.

Vägverket får, om valet faller på detta alternativ, ges i uppdrag att i samråd med länsstyrelsernas samarbetsorgan utarbeta ett fullständigt förslag för överförandet.

4.5 Konsekvenser och effekter av förslagen för körkorts- och yrkestrafikområdena

Statsfinansiella konsekvenser

Jag bedömer att det av mig föreslagna *alternativ 1* ligger inom ramen för de resurser som i dag finns för fordons- och trafikfrågorna. Jag trycker särskilt på vikten av en effektivisering av samarbetet mellan Vägverket och länsstyrelserna när det gäller körkorts- och yrkestrafikhanteringen i stort. Den strävan bedömer jag får till följd att resurser frigörs för ökad tillsynsverksamhet på yrkestrafikområdet.

När det gäller de ekonomiska följderna av *alternativ 2* är prognosen av naturliga skäl mera osäker. Mycket tyder dock på att betydande rationaliseringsvinster kan göras.

I det här sammanhanget vill jag också nämna, att en av de faktorer jag anser centrala – värdet av den regionala samverkan mellan olika myndigheter – inte så lätt låter sig direkt mätas i ekonomiska termer. De resultat som hittills har kunnat påvisas på olika håll i landet pekar dock mot att den samhällsekonomiska vinsten av att olika myndigheter utbyter information och erfarenheter i kampen mot den ekonomiska brottsligheten är betydande.

Exempelvis har vid granskning av vissa taxiföretag i Stockholms län nyligen konstaterats skatteundandraganden på omkring 150 miljoner kr. I Västmanlands län har myndighets-samverkan vid aktioner mot taxinäringen resulterat i intäkter för staten på 2,8 miljoner kr. Liknande aktioner vid samverkan mellan berörda myndigheter i Malmöhus län har lett till en ökning av debiterade skatter och avgifter med drygt 16 miljoner kr.

Vägverket anser att stora samordningsvinster kan uppnås om såväl lämplighetsprövning som ingripandefrågor på körkortssidan hanteras inom en och samma organisation, inte minst vad beträffar teknikstöd och övriga stödsystem.

Länsstyrelserna påminner om att även ett bibehållande av den nuvarande myndighetsorganisationen förutsätter en effektivisering och ett ökat teknikutnyttjande, men hos länsstyrelserna. Därtill framhålls att det åligger Vägverket att som central myndighet på området bistå länsstyrelserna i den utvecklingen.

Hos länsstyrelserna arbetar i dag ca 248 årsarbetskrafter med körkortsärenden och ca 54 årsarbetskrafter med yrkestrafik-ärenden. Enligt Vägverkets beräkningar kan vid en överföring av hela körkorts- och yrkestrafikhanteringen till Vägverket antalet årsarbetskrafter gå ned till ca 130 + 30.

Vägverket framhåller dock att beräkningarna av naturliga skäl innehåller ett stort mått av osäkerhet. Exempelvis kan en kompetenshöjning centralt hos verket i Borlänge behöva ske, utöver det antal årsarbetskrafter som angetts ovan.

Länsstyrelserna anser att rationaliseringspotentialen för länsstyrelsernas del inom en femårsperiod uttryckt i årsarbetskrafter hamnar på motsvarande nivå. En förändrad myndighetsorganisation skulle initialt medföra en rad olika kostnadsposter för hanteringen hos den nya myndigheten i form av investeringar i lokaler, utrustning och teknikstöd, utbildning av ny personal m.m. Därtill skulle komma kostnader för avveckling samt för omställning av den personal som av olika skäl inte kan ta plats i den nya organisationen.

Kostnaderna härför har inte lagts in i Vägverkets centraliseringsförslag. Dessa beräkningar beaktar inte heller kostnaderna för

den regionala myndighetssamverkan respektive de samhälls-ekonomiska vinster framgångsrika sådana insatser medför.

Regionalpolitiska konsekvenser

En överföring av hanteringen till Vägverket kommer att få konsekvenser för residensstäderna genom att länsstyrelsepersonal blir övertalig. Därtill kommer förvaltningsdomstolarna att i viss mån beröras.

De regioner som väljs för Vägverkets faktiska placering av verksamheten kommer däremot att gynnas. Genom att enligt *alternativ 2* centralisera all körkorts- och yrkestrafikhantering till Vägverket kan ett regionalpolitiskt önskvärt stöd ges till en eller ett par utsatta regioner i landet efter modell av bilregisterlokaliseringen till Arjeplog, Visby och Örebro.

Jämställdhet

Den effekt *alternativ 2* kan ha i jämställdhetshänseende får hänföras till den faktiska personalsammansättningen hos länsstyrelserna. I övrigt kan förslaget inte anses påverka de allmänna jämställdhetssträvandena.

Brottsbekämpning

För att upprätthålla allmänhetens förtroende för myndighetsutövningen på trafik- och fordonsområdet måste såväl körkorts- som yrkestrafikhanteringen präglas av effektivitet, likformighet och rättssäkerhet oavsett vem som fattar besluten.

När det gäller placeringen av körkortshandläggningen bedömer jag att effekterna för brottsbekämpningen inte påverkas i nämnvärd utsträckning av en central eller regional placering.

I fråga om tillstånds- och tillsynsverksamheten för den yrkesmässiga trafiken är förutsättningarna annorlunda från brottsbekämpningssynpunkt. Som framgår ovan är ett tungt vägande

skäl till att behålla hanteringen ute i länen just den regionala samverkan mellan myndigheterna för att komma åt den ekonomiska brottsligheten. Det samarbetet är uppbyggt kring länsstyrelsen som sammanhållande länk. Jag har under utredningsarbetet förstått att många länsstyrelser också under framför allt det senaste året påbörjat en framgångsrik tillsyn till följd av detta.

Branschsaneringsutredningen föreslår i delbetänkandet Licensavgift – en principskiss (SOU 1996:172) att taxiföretagare skall betala en månatlig *licensavgift*, en sorts schablonskatt, för att inneha trafiktillstånd och därmed ha tillstånd att bedriva taxirörelse. Enligt utredningens förslag skall skattemyndigheten underrätta länsstyrelsen i de fall avgiften inte betalas in, så att länsstyrelsen kan utreda orsakerna härtill och, om förutsättningar föreligger, återkalla trafiktillståndet. Jag konstaterar att en sådan modell förutsätter ett nära samarbete mellan länsstyrelsen och skattemyndigheten.

Övrigt

Ett centralt beslut skulle, enligt Vägverkets förslag, kunna överklagas till länsrätten i det län där sökanden eller innehavaren av körkort eller trafiktillstånd är folkbokförd. Detta skulle dock kräva en avvikande författningsreglering.

Enligt de *generella reglerna* på förvaltningsprocessrättens område (14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar) får en sammanföring av hanteringen av körkorts- och yrkestrafikfrågorna för handläggning hos *en enda* myndighet på *en ort eller ett par orter* nämligen följande konsekvenser för den rättsliga hanteringen.

Vid överklagande av Vägverkets beslut om avslag på en ansökan om körkort eller trafiktillstånd eller om ifrågasatt innehav av ett sådant skulle landets samtliga körkorts- och yrkestrafikärenden komma att prövas av färre länsrätter respektive kammarrätter. Om verksamheten förläggs till en ort kommer prövningen att ske vid en länsrätt respektive en kammarrätt. Förläggs verksamheten till flera orter kan flera domstolar komma i fråga. Därmed skulle den reella möjligheten försvåras för sökanden eller

klaganden att personligen komma till tals med beslutsmyndigheten och domstolen när ärendet avgörs.

4.6 Frågor om överlastavgifter

4.6.1 Förslagets innehåll

För att rationalisera verksamheten föreslår jag en överföring från länsstyrelserna till skatteförvaltningen av ärendena om överlastavgift. Såväl den praktiska handläggningen av ärendetypen som den datatekniska hanteringen kan där samordnas med fordonsskatteärendena.

4.6.2 Motiv till förslaget

Överlastavgiftsärendena utgör en förhållandevis liten ärendemängd, 1 440 inkomna ärenden under 1994 och under samma period 1 259 beslut om påföring av överlastavgift. Av dessa beslut överklagades ca 150 till domstol. Under år 1995 avgjordes 1 023 ärenden, medan 697 ärenden avgjordes under årets första sju månader 1996, fördelade på landets 24 länsstyrelser. Ärenden som berör utländska fordon handläggs av Länsstyrelsen i Stockholms län. Under år 1995 avgjordes där 283 utlandsärenden (av det totala antalet ärenden i landet 1 023) och under januari augusti 1996 fattades beslut i 155 sådana ärenden. Som konstaterats ovan är förekomsten av ärenden inte jämnt fördelad över landet och inte heller över året, utan beroende av polisens kontroll och rapportering av överlast. Antalet årsarbetskrafter är därför svårt att med exakthet beräkna.

I samband med översynen av länsstyrelsernas hantering av fordons- och trafikärenden och överföringen av bilregister- och

fordonsskatteverksamheterna från länsstyrelserna till Vägverket respektive skatteförvaltningen har även överlastavgiftsärendenas organisatoriska hemvist kommit att diskuteras. I denna utrednings direktiv efterlyses en renodling av länsstyrelsernas roll inom området. Detta inbegriper även hanteringen av ärenden om överlastavgift. Utgångspunkten är därvid att man genom en mera rationell hantering av den blygsamma ärendemängden borde kunna uppnå besparingseffekter för staten.

I dag hanteras på flertalet länsstyrelser överlastavgiftsärendena på yrkestrafikenheten. Frågor om överlastavgifter hänger också till viss del samman med yrkestrafikärendena. Ett trafiktillstånd kan sättas i fråga när tillståndshavaren gjort sig skyldig till flera och/eller allvarliga överträdelser av överlastbestämmelserna. Överlastavgiftsärendena har beröringspunkter även med konkurrensfrågorna, eftersom överlast utgör illojal konkurrens inom transportsektorn. Det är länsstyrelserna som har det regionala ansvaret för tillsynen av de regionala konkurrensförhållandena.

Dessa faktorer talar för att överlastavgiftshanteringen bör stanna på länsstyrelserna under förutsättning av att en överföring av yrkestrafikärendena inte kommer till stånd.

Länsstyrelsen i Stockholms län handlägger i dag samtliga ärenden som rör utländska fordon. Rent teoretiskt skulle ett överförande av landets alla överlastavgiftsärenden till den länsstyrelsen kunna ske. För en sådan lösning talar att Länsstyrelsen i Stockholms län genom ett stort ärendeantal har en god kompetens att handlägga ärendena. Argumentet att samla hanteringen på en enda myndighet stöds även med denna lösning.

Handläggningen av ärenden om fordonsskatt har flyttats över till Skattemyndigheten i Örebro län. När länsstyrelserna hade hand om den hanteringen förekom hos en del länsstyrelser en organisatorisk samordning mellan överlastavgifts- och bilregisterärenden, medan andra länsstyrelser samordnade överlastavgifts- och fordonsskatteärendena. Ärendetyperna överlastavgift och fordonsskatt rör skatter och avgifter och båda tillhör Riksskatteverket som central förvaltningsmyndighet. Det kan därför finnas rationaliseringsskäl och göras samordningsvinster genom en centralisering till skatteförvaltningen och till Skattemyndigheten i

Örebro län. Jag har också under hand fått besked om att den myndigheten, efter att ha påbörjat verksamheten med fordonsbeskattningen, förklarat sig positiv till ett sådant övertagande.

Vägverket Trafikregistret har tagit fram ADB-rutiner för en förenklad hantering av överlastavgiftsärendena. Skattemyndigheten i Örebro län och Vägverket Trafikregistret har ett nära samarbete för *handläggningen* av fordonsskatteärenden. En vidareutveckling av det samarbetet för överlastavgiftsfrågorna synes naturlig.

För att förenkla och effektivisera hanteringen kan *uppbörden* av överlastavgift göras med hjälp av ADB i bilregistret på samma sätt som uppbörden av fordonsskatt. Vägverket är uppbördsmyndighet för fordonsskatt och bör kunna sköta uppbörden även av överlastavgift. Även dessa omständigheter talar för en centralisering av handläggningen till Skattemyndigheten i Örebro län.

Riksskatteverket, som är föreskrivande myndighet i fråga om hanteringen av överlastavgifter, anser i en framställning till Kommunikationsdepartementet den 5 april 1995 att frågor om överlastavgift inte hör hemma hos länsstyrelserna när de inte längre handlägger bilregistreringsärenden. Riksskatteverket förordar i framställningen att dessa ärenden bör handläggas av Vägverket centralt eller av Vägverkets regioner. Riksskatteverkets funktion som central förvaltningsmyndighet för överlastavgift föreslås samtidigt upphöra.

Under utredningsarbetet har jag haft fortlöpande kontakter angående överlastavgiftsfrågorna med Riksskatteverket. Sedan Skattemyndigheten i Örebro län tagit över fordonsbeskattningen från länsstyrelserna och skapat en väl fungerande verksamhet på det området finns det enligt Riksskatteverket skäl att överväga en överföring av överlastavgiftsärendena till skatteförvaltningen i stället för till Vägverket.

Riksskatteverket framhåller att det för att få en enhetlig och likformig behandling av ärendena om överlastavgift är en fördel att de hanteras inom en enda myndighet. Om Vägverket skulle ta över hanteringen och dela upp den exempelvis på regionerna eller

på de tre nu befintliga bilregisterorterna skulle likformigheten bli lidande.

Riksskatteverket pekar på att Skattemyndigheten som beskattningsmyndighet för fordonsskatt har erfarenhet av att meddela beslut i skatte- och avgiftsärenden. Myndigheten har direkt förbindelse med bilregistret och för in uppgifter i bilregistret om fordonsskatt. Handläggarna är därför väl förtrogna med bilregistrets data, bl.a. tekniska uppgifter om fordon. Därtill finns hos Skattemyndigheten i Örebro län en rent faktisk kompetens att besluta i sådana ärenden, eftersom två handläggare har länsstyrelseerfarenhet av överlastavgiftsärenden.

Riksskatteverket anser att verket med en sådan överflyttning av organisationen bör vara kvar som central förvaltningsmyndighet. I likhet med vad som gäller fordonsskatt och annan skatt bör då Riksskatteverket ha möjlighet att överklaga beslut om överlastavgift. Jag delar den uppfattningen.

Som jag framhållit ovan handlar handläggningen av överlastavgiftsärendena inte enbart om en datamässig rutinhantering. En del ärenden inrymmer ett stort mått av juridiska frågor och överväganden, vilka ställer stora krav på handläggarens främst juridiska kompetens. En samordning med fordonsskatteärendena kan enligt min mening vara naturlig även för att myndigheten skall kunna rekrytera sådan kompetens att utnyttjas för båda ärendetyperna.

Att samla alla ärenden om överlastavgifter för handläggning hos en myndighet får konsekvenser för den rättsliga hanteringen av ett överklagat ärende. Liksom alla fordonsskatteärenden skulle de överlastavgiftstärenden som överklagas komma att prövas av Länsrätten i Örebro län. Därmed försvåras för samhällets motpart i ärendena, dvs. den som påförs avgiften, att personligen komma till tals med beslutsmyndigheten respektive domstolen när ärendet avgörs.

Överlastavgiftsärendena överklagades till kammarrätt fram till den 31 mars 1995 och överklagas numera till länsrätt. Under år 1994 överklagades i hela landet 53 ärenden till kammarrätterna. Första kvartalet 1995 var motsvarande antal 22 överklagade ärenden. Av de mål som prövats i kammarrätt från år 1994 och

framåt har inte i något fall förekommit muntlig förhandling. Till länsrätt som första instans kom under de tre resterande kvartalen 1995 in 43 mål om överlastavgift, samt 38 mål de tre första kvartalen 1996. Uppgift om muntlig förhandling i de av länsrätt prövade målen saknas. I det övervägande antalet fallen hos domstol får målen dock förmodas ha handlagts genom ett skriftligt förfarande.

Mot bakgrund av dessa uppgifter bedömer jag att rätts-säkerhetsaspekten inte har sådan tyngd att den hindrar den överföring som jag föreslår. Övervägande skäl talar i stället enligt min mening sammantaget för att alla överlastavgiftsärenden bör handläggas för hela landet av skatteförvaltningen, närmare bestämt Skattemyndigheten i Örebro län.

4.6.3 Hur och när förslaget skall genomföras

Riksskatteverket bör få i uppdrag att, i samråd med Vägverket, utarbeta ett fullständigt författningsförslag för den nu skisserade organisationen, liksom en plan för den tekniska och praktiska överföringen av verksamheten.

4.6.4 Konsekvenser och effekter av förslaget

Statsfinansiella konsekvenser

Förslaget innebär en samordning av hela ärendehandläggningen vad gäller överlastavgifter till skatteförvaltningen, med placering vid Skattemyndigheten i Örebro län. Kostnaderna för hantering av ärendena om överlastavgift kan delas upp i tre delposter, nämligen 1) investeringar, dvs. uppbyggnad av den nya organisationen, 2) personalkostnader samt 3) löpande driftkostnader. Förslagets

ekonomiska konsekvenser blir beroende av i vilken grad dessa kostnader kan bäras gemensamt med fordonsskatteorganisationen.

Skattemyndigheten i Örebro län kan komma att behöva nyanställa någon personal, inte minst med juridisk kompetens. Den starkt automatiserade ärendehanteringens får dock bedömas hålla nere kostnaderna.

Regionalpolitiska konsekvenser

En överföring av hanteringen till Skattemyndigheten i Örebro län medför positiva effekter för Örebroregionen. Med tanke på den blygsamma ärendemängden kan dock någon större ökning av sysselsättningsgraden i regionen inte förutspås.

På motsvarande sätt kan effekterna för länsstyrelserna inte bedömas bli särskilt stora.

Jämställdhet

Den effekt förslaget kan ha i jämställdhetshänseende får hänföras till den faktiska personalsammansättningen hos länsstyrelserna. I övrigt kan förslaget inte anses påverka de allmänna jämställdhetssträvandena.

Brottsbekämpning

Det kan sättas i fråga om inte ett regionalt samarbete mellan länsstyrelse, polis, åklagare, skattemyndighet, kronofogdemyndighet och tullmyndighet kan underlätta även vid handläggningen av ärendena om överlastavgift. Inte minst gäller detta vad jag ovan anfört om beröringspunkterna med yrkestrafikhanteringen. Jag bedömer dock att dessa positiva effekter på brottsbekämpningen när det gäller överlastavgiftshanteringen har en lägre dignitet än vad fallet är för hanteringen av den yrkesmässiga trafiken.

4.7 Bilregisterfrågor

Min slutsats

Den nyligen genomförda överflyttningen av bilregisterverksamheten från länsstyrelserna till Vägverket måste få någon ytterligare tid för att optimera verksamheten vad avser såväl genomförande som resultat. Såvitt jag i det här skedet kan bedöma har omflyttningen fungerat i stort sett tillfredsställande. Utfallet av den beräknade besparingen om 40 miljoner kan av naturliga skäl ännu inte fastställas.

Grunden för slutsatsen

Bilregisterverksamheten drivs sedan den 1 januari 1996 av Vägverket på tre platser i landet. Till en början konstaterades periodvisa telefonköer till registret. Från länsstyrelsehåll har också förts fram att körkorts- och yrkestrafikfunktionerna på länsstyrelserna alltjämt i viss omfattning får bistå allmänheten i bilregisterfrågor. Även bilhandeln, som mot avgift kan kopplas direkt till registret, har pekat på en del brister i hanteringen.

Från Vägverkets sida framhålls att dessa problem är av övergående natur och till en del kan förklaras med ny personal, som behöver få tid att skapa smidiga rutiner. Mellan 90 och 95 procent av personalen nyanställdes inför organisationsförändringen och flertalet av dem trädde i tjänst under andra halvåret 1995. Efter en inkörningsperiod räknar Vägverket med att såväl telefonservicen som andra handläggningsmoment skall fungera friktionsfritt.

I inledningsskedet har principen varit att all personal skall kunna behärska alla moment, för att komma ifrån nyckelpersonsberoendet. En fördelning av arbetsuppgifterna och en satsning på

specialistfunktioner finns dock med som tänkbart alternativ efter hand.

Vid överflyttningen från länsstyrelserna planerade Vägverket att utnyttja alla bemannade kontor inom regionerna för att möta en efterfrågan på direkt personlig service. Efter det att verksamheten nu har varit igång under ca ett år anser verket dock att något uttalat behov av en bibehållen kundmottagning inte finns.

Enligt Vägverkets uppfattning har betydande samordningsvinster kunnat göras genom att föra över all registerhantering till verket. Inte minst den nya tekniken, såsom användandet av bildfångsttekniken, har visat sig medföra stora rationaliseringsvinster.

Genom den nya ordningen har Vägverket fått uppgiften att som förvaltningsmyndighet besluta i bilregistreringsärenden. Detta ställer stora krav på kompetens hos handläggande personal. Samtidigt håller ny teknik på att utvecklas och tas i bruk och en mycket stor ärendemängd skall handläggas på kort tid. När tekniska fel uppstår kan ett mindre fel få stora konsekvenser för såväl handläggningskvalitet som handläggningstid. Från Skattemyndigheten i Örebro län har initialt också uppmärksamats vissa brister i registreringsbesluten som kan antas hänga samman med dessa faktorer.

Ännu återstår att finna de rätta formerna för själva hanteringen. Jag vill samtidigt framhålla vikten av att Vägverket vidareutvecklar rutinerna för verksamheten och strävar efter att förbättra inte minst den förvaltningsrättsliga ärendehandläggningen, men också informationen till allmänheten för att styra frågorna till den nya myndigheten.

Regeringen har i prop. 1994/95:126 Den framtida trafikadministrativa verksamheten förutskickat ett uppdrag till Vägverket att följa upp verksamheten och lämna en fortlöpande redovisning av förändringens effekter med avseende på måluppfyllelse. Av redovisningen skall framgå kostnadsutvecklingen, personalkonsekvenser och teknisk utveckling. Även konsekvenser för kunderna i fråga om telefonservice och övrig tillgänglighet skall redovisas.

4.8 Fordonsskattefrågor

Min slutsats

Liksom fallet är med den ändrade organisationen för bilregisterverksamheten kan jag konstatera att fordonsskattehanteringen inom skatteförvaltningen när detta skrivs i allt väsentligt fungerar så som det var avsett.

Grunden för slutsatsen

Fordonsbeskattningen fördes över till skatteförvaltningen i samband med att bilregisterverksamheten flyttades från länsstyrelserna till Vägverket, dvs. den 1 januari 1996. Inom länsstyrelseorganisationen beräknades resursåtgången för fordonsskatteärendena till 35 årsarbetskrafter, medan skatteförvaltningen, dvs. Skattemyndigheten i Örebro län, tar 14 årsarbetskrafter i anspråk. Denna resursminskning har varit möjlig genom att ärendehandläggningen förändrats på så sätt att det endast är renodlade fordonsskatteärenden som handläggs, medan registreringsärendena handläggs av Vägverket. Därtill kommer att det skett en integration mellan ärendehandläggning och diarieföring samt genom att ADB-teknik används vid beslutsskrivning.

Skattemyndigheten har daglig telefonservice för fordonsskatteärenden och har inte noterat några starka reaktioner från allmänhetens sida mot den nya ordningen. Inte heller har det varit någon större besöksfrekvens hos myndigheten. Vägverket är, som nämnts ovan, ansvarigt för informationsinsatsen gentemot allmänheten när det gäller såväl bilregister- som fordonsskattefrågor. Myndigheterna för en dialog för att klara av de problem som uppkommit i inledningsskedet och de missar i informationen som kunnat märkas av.

Såväl Riksskatteverket, i egenskap av central förvaltningsmyndighet för fordonsskatteärendena, som Skattemyndigheten i Örebro län har under hand bedömt att övertagandet i stort har fungerat friktionsfritt. Under de första tre kvartalen 1996 har endast ca ett 50-tal ärenden överklagats till domstol, mot en överklagandefrekvens av omkring 300 ärenden på helt år under de senaste åren.

Riksskatteverket och Skattemyndigheten i Örebro län har i september 1996 gjort en första uppföljning av överflyttningen och kan där konstatera ett i huvudsak positivt utfall.

Jag vill stryka under vikten av samarbete mellan Riksskatteverket och Vägverket för att ytterligare förbättra den nya hanteringen. Riksskatteverket bör också vidare följa upp överflyttningen av fordonsskatteverksamheten och till regeringen redovisa utfallet av denna.

5 Utredningens uppdrag och arbete

Genom beslut den 27 februari 1996 gav regeringen mig i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdena (Dir 1995:160). Direktiven bifogas slutbetänkandet. Delbetänkandet Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen (SOU:142) överlämnades till regeringen den 2 oktober 1996.

Det övergripande målet för denna utredning har varit att förtydliga och precisera länsstyrelsernas roll inom trafikområdet och att ge förslag till eventuella förändringar som underlättar förverkligandet av de trafikpolitiska målen.

Som grund för utredningens förslag skulle en utvärdering av länsstyrelsernas villkor göras. Utvärderingen är bifogad delbetänkandet.

Med underlag av utvärderingen samt avslutade och pågående utredningar inom området har detta förslag till precisering av länsstyrelsernas roll inom fordons- och trafikområdet tagits fram.

Under arbetets gång har också kontaktpersoner vid berörda myndigheter och organisationer beretts tillfälle att framföra synpunkter.

Särskilt yttrande av experterna Lennart Renbjer, Kommunikations- departementet och Pär Westerberg, Inrikesdepartementet

I betänkandet föreslås två alternativ till hur den framtida verksamheten inom körkorts- och yrkestrafikområdena kan organiseras, utan att utredaren förordar något av alternativen.

Riksdagen har i beslut (prop. 1994/95:126, bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) pekat ut länsstyrelserna som regionala myndigheter för körkorts- och yrkestrafikfrågor. Till grund för detta ställningstagande ligger bl.a. vikten av lokal förankring och kompetensskäl.

Någon genomgripande analys som kan ligga till grund för att frångå riksdagens ställningstagande finns enligt vår mening inte. Något reellt underlag för en sådan analys har inte varit tillgänglig för utredaren, som bl.a. mot bakgrund av den begränsade utredningstiden inte heller haft möjlighet att ta fram ett sådant underlag. Det finns således enligt vår mening inte grund för att lägga fram ett alternativ som innebär mera omfattande förändringar av de aktuella verksamheternas organisation.

Härtill kommer att det i betänkandet beskrivna alternativ två – en centralisering av hanteringen inom körkorts- och yrkestrafikområdena till Vägverket – av flera skäl framstår som mindre lämplig. Såväl kravet på en rimlig servicenivå gentemot allmänheten som kravet på kunskap om lokala och regionala förhållanden hos myndigheten talar mot det alternativet. Det arbete mot ojämlig konkurrens och andra missförhållanden inom yrkestrafikområdet, som i andra sammanhang ofta har betonats, skulle vid en

centraliserad verksamhet avsevärt försvåras. Vilka samhälls-ekonomiska konsekvenser detta skulle få är inte utrett.

Även om många ärenden inom de aktuella områdena är rutinbetonade finns dock åtskilliga komplicerade ärenden, vars handläggning kräver juridisk, ekonomisk eller annan kompetens. De rutinmässiga ärendenas handläggning kan naturligtvis rationaliseras med hjälp av modern teknik, men detta torde kunna göras vare sig de hanteras centralt eller regionalt. Det bör i sammanhanget särskilt noteras att körkorts- och yrkestrafikärendena till stor del är av en helt annan karaktär än exempelvis de bilregisterfrågor som tidigare har överförts från länsstyrelserna till Vägverket. Nyligen föreslagna ändringar i körkorts- resp. yrkestrafikregleringen kan också innebära att kraven på handläggarkompetens och rättssäkerhet snarast kommer att öka ytterligare. – Även dessa faktorer talar enligt vår uppfattning emot det i betänkandet föreslagna alternativ två.

Sammanfattningsvis anser vi således att det för närvarande inte föreligger någon grund för förslag om en förändrad organisation av verksamheten inom körkorts- och yrkestrafikområdena.

Särskilt yttrande av expert Erik Österberg, Länsstyrelsen i Hallands län

Utredaren har valt att lägga fram två alternativa förslag för den framtida verksamheten inom körkorts- och yrkestrafikområdena, utan att förorda något av dem. Detta är anmärkningsvärt men återspeglar den oenighet som rått inom utredningen på dessa punkter.

Det ena alternativet innebär att nuvarande ansvarsfördelning bibehålls, d v s att verksamheterna sköts decentraliserat genom länsstyrelsernas försorg, men att effektiviseringar genomförs bl a genom utnyttjande av ny teknik.

Det andra alternativet innebär att verksamheterna centraliseras genom att vägverket centralt övertar länsstyrelsernas uppgifter.

Frågan om att centralisera hanteringen av körkortsfrågor och yrkesmässig trafik är ingalunda ny och behandlades av riksdagen så sent som våren 1995 med anledning av propositionen 1994/95:120 Den framtida trafikadministrativa verksamheten (bet 1994/95:Tu23, rskr 1994/95:356). Vid detta tillfälle fastslogs att verksamheterna skall ligga kvar på länsstyrelserna. I propositionen framhölls bl a att hanteringen av körkortsärenden kräver såväl juridisk som socialpolitisk kompetens och att sådan kompetens bäst utvecklas på länsstyrelserna som i sin övriga verksamhet handlägger ett brett spektrum av ärenden som förutsätter liknande kompetens. Vidare har körkortshavarna behov att personligen få träffa handläggarna av körkortsärenden och då särskilt i ärenden om körkortsåterkallande. Beträffande körkortsregistret konstaterades att detta till skillnad från bilregistret har en utpräglad karaktär av besluts- och ärendediarium. Vissa uppgifter är

dessutom sekretessbelagda av integritetsskäl. Bilregistret fungerar däremot som en helt öppen informationsdatabas.

Vad beträffar yrkestrafikverksamheten konstaterades i propositionen att huvuddelen av de åkerier, taxiföretag, bussföretag och andra transportföretag som omfattas av yrkestrafiklagstiftningen är små och bedriver sin huvudsakliga verksamhet inom en kommun eller ett län. Verksamheten har stor betydelse för möjligheterna att bedriva näring och inslaget av juridisk/ekonomisk granskning är starkt. Vidare betonades att prövningen av yrkestrafikärenden anknyter väl till hanteringen av körkortsärenden och att yrkestrafikregistret i likhet med körkortsregistret mer har karaktären av ett besluts- och ärendediarium än en informationsdatabas. Uppgifterna i registret utnyttjas i huvudsak bara av länsstyrelserna, polisen och vägverket. Härutöver anfördes bl a att tillsynen av den yrkesmässiga trafiken är nödvändig för att främja en sund konkurrens inom transportsektorn och att detta ligger nära den nya roll att allmänt främja konkurrensförhållandena inom länet som länsstyrelserna redan har. Nämnade skäl talade enligt riksdagen och regeringen för att yrkestrafikfrågorna skulle bli kvar på länsstyrelserna.

Enligt min mening har utredaren inte pekat på några nya skäl som motiverar att riksdagens ställningstagande från 1995 bryts upp. Snarare är det så att länsstyrelserna sedan riksdagsbeslutet stärkt sin ställning som myndighet för körkorts- och yrkestrafikfrågorna genom det utvecklingsarbete som skett inom LAKY (Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik). Bl a har LAKY medverkat till en ökad likformighet i beslutsfattandet samt till höjd IT-kompetens. I en PM 1996-12-13 till utredaren har LAKY framhållit att en än mer effektiv och enhetlig framtida hantering av trafikärendena på länsstyrelserna sannolikt kommer att leda till en reducering av resursbehoven. I samma PM framhåller LAKY det principiellt olämpliga i att vägverket som central sektorsmyndighet med uppgift att ge ut föreskrifter, allmänna råd m m även skall svara för den direkta myndighetsutövningen. Vägverket blir på så sätt tillsynsansvarig över sin egen verksamhet.

De av vägverket gjorda beräkningarna av resursbehoven vid en centralisering av verksamheterna har brister och kan därför inte direkt jämföras med de uppgifter som länsstyrelserna lämnat. Bl a tycks vägverket ha in-tecknat regelförändringar som ännu inte är beslutade. Vidare har hänsyn inte tagits till de initialkostnader som uppstår vid en flyttning. Enligt min mening behöver centraliserad verksamhet inte med nödvändighet innebära att högre effektivitet uppnås. Med nuvarande IT-teknik kan effektiva lösningar nås vid decentraliserad verksamhet samtidigt som man då bibehåller fördelarna av nära kontakter med berörda privatpersoner, organisationer och myndigheter.

När det gäller frågan om likformighet i rättstillämpningen bör det framhållas att vägverket som central tillsynsmyndighet har ett ansvar att på olika sätt verka för detta.

I länsstyrelsernas uppgift att främja sunda konkurrensförhållanden inom respektive län ligger bl a att motverka ekonomisk brottslighet. Den 1 juni 1995 beslutade regeringen att det i varje län skall finnas ett regionalt samverkansorgan mot ekonomisk brottslighet, som skall ledas av landshövdingen. Genom detta organ skall länsgemena aktioner kunna genomföras inom områden där det finns skäl att anta att ekonomisk brottslighet förekommer. Med anledning härav har det i flera län bildats särskilda aktionsgrupper för att kartlägga och beivra sådan brottslighet inom yrkestrafikområdet. I regleringsbrevet för 1997 har regeringen särskilt betonat att länsstyrelserna skall ta nödvändiga initiativ inom körkorts- och yrkestrafikområdena för att effektivisera verksamheten och förebygga brott. Enligt min uppfattning skulle länsstyrelsernas arbete med att främja konkurrensen och beivra ekobrottslighet inom yrkestrafikområdet avsevärt försvåras vid en centralisering av tillstånds- och tillsynsverksamheten.

En komplikation vid centraliserad hantering av körkorts- och yrkestrafikärendena är att alla överklaganden, enligt nuvarande forumregler, skulle hamna hos en enda länsrätt – den i det län där centralmyndigheten har sitt säte. De av ärendena berörda skulle därigenom tvingas resa till denna länsrätt för att delta vid domstolsförhandlingar. En ändring av de nuvarande

forumreglerna, så att överklagandena prövas i den länsrätt där de berörda har sin hemvist, skulle å andra sidan innebära att centralmyndighetens handläggare tvingades resa ut till landets olika länsrätter för att delta i muntliga förhandlingar. Ingendera av de beskrivna modellerna förefaller rationell.

De regionalpolitiska motiv som anförs för en centralisering till vägverket är synnerligen motsägelsefulla och talar snarast för ett bibehållande av nuvarande ansvarsförhållanden.

Av ovan redovisade skäl är det min bestämda uppfattning att körkorts- och yrkestrafikfrågorna hör hemma på länsstyrelserna.

Referenser

Arbetstagarkonsult. AB, Länsstyrelsen 2000, Regionala kunskapskontor på statligt uppdrag, 1996

Boverket, Regional samhällsplanering för ett miljöanpassat transportsystem, Rapport 1995:11

Ds 1994:100, Kommunikationsdepartementet, Den yrkesmässiga trafiken – samordnings- och genomförandefrågor

Frontec, Scenario för framtida hantering av trafikärenden, 1996-06-20

Förordningen 1990:1510, med länsstyrelseinstruktion

Försvarsutskottets betänkande 1993/94:FöU1, Farligt gods

LAKY, Förslag till framtida körkortshantering avseende körkortstillstånd/lämplighetsprövning, PM 1996-05-24

LAKY, Uppföljning och utvecklingsmöjligheter av trafikärenden inom länsstyrelsen, Rapport 96-10-23

Landstingsförbundet, Landstingens engagemang i kollektivtrafiken, 1994

NUTEK, Problem i gränslandet, Utvärdering av Arjeploggruppen, R 1996:42

Regeringens proposition 1988/89:154 om en ny regional statlig förvaltning

Regeringens proposition 1992/93:2 om vissa organisatoriska frågor inom trafiksäkerhetsområdet

Regeringens proposition 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet

Regeringens proposition 1993/94:133, Instansordningen m.m. i de allmänna förvaltningsdomstolarna

Regeringens proposition 1994/95:126, Den framtida trafikadministrativa verksamheten

Regeringens proposition 1995/96:24, Framtida organisation m.m. för fordonsbeskattningen

Regeringens proposition 1995/96:131, Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportssystemet m.m.

Regeringens proposition 1996/97:1, Förslag till statsbudget, finansplan m.m. (om bl.a. Banverkets sektorsansvar)

Regeringens proposition 1996/97:36, Den regionala samhällsorganisationen

Regeringens proposition 1996/97:53, Infrastrukturinriktning för framtida transporter

Regeringens skrivelse 1992/93:528, Farligt gods m.m.

Riksdagens revisorer, Riksdagens revisorers förslag angående samordnad länsförvaltning, 1995/96:RR3

Riksskatteverket, Framtida organisation m.m. för fordonsbeskattning, Rapport 1995:3

Riksskatteverket, Framställning om ändringar i lagen om överlastavgifter, 1995-04-05

Sinova, Utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet, Rapport till Vägverket, 1995-12-20

Statens räddningsverk, Transport av farligt gods, 1993-03-08

SOU 1995:48, EG-anpassade körkortsregler, Delbetänkande av 1994 års körkortsutredning

SOU 1995:70, Allmänna kommunikationer - för alla?

SOU 1996:17, Bättre trafik med väginformatik, Delbetänkande från Delegationen för transporttelematik

SOU 1996:26, Ny kurs i trafikpolitiken, Delbetänkande av Kommunikationskommittén

SOU 1996:26, Ny kurs i trafikpolitiken, Bilagor

SOU 1996:93, Ny yrkestrafiklagstiftning, Betänkande av 1995 års yrkestrafikutredning

SOU 1996:114, En körkortsreform, Slutbetänkande av 1994 års körkortsutredning

SOU 1996:165, om beskattningen i vägtrafiken, delbetänkande av Kommunikationskommittén

Statskontoret, Om taxi och annan yrkestrafik, 1993:15

Statskontoret, Järnvägens konkurrenskraft, 1996:13

Vägverket, Vägverkets förslag till framtida organisation för hanteringen av yrkestrafikfrågor, 1994-05-01

Vägverket, Förslag till ändring av vägtrafikkungörelsen (1972:603) m.m., 1995-12-21

Vägverket, Vägverkets beräkning av resursåtgång vid central hantering av körkortsgivning utan körkortstillstånd, 1996-05-31

Vägverket, Redovisning av uppdrag i fråga om effektivisering av handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden, 1996-06-25

Vägverket, Tillståndet inom den yrkesmässiga traåken i Sverige, 1996:056

Utredningens direktiv

Kommittédirektiv



Översyn av länsstyrelsernas roll inom
områdena fordon, trafik och infrastruktur

Dir.
1995:160

Beslut vid regeringssammanträde den 21 december 1995

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillsätts med uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdena. Utredaren skall bl.a. som grund för översynen göra en utvärdering av nuvarande villkor för länsstyrelsernas arbete inom områdena. Utvärderingen skall avse länsstyrelsernas möjligheter att bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen samt möjligheter att effektivt verka för och samordna olika nationella och regionala intressen.

Utredaren skall i ett delbetänkande överväga och precisera länsstyrelsernas roll inom infrastrukturplaneringen. Som underlag i denna del bör bl.a. ett den 1 mars 1996 från Kommunikationskommittén kommande delbetänkande användas. Utredaren skall lämna ett slutbetänkande med förslag för fordons- och trafikområdet senast den 1 december 1996.

Bakgrund

Med anledning av regeringens proposition 1987/88:50 bil. 1 om trafikpolitiken inför 1990-talet beslutade riksdagen (bet. TU 1987/88:13, rskr. 1987/88:159) om mål och inriktning för trafikpolitiken. Riksdagen beslutade vidare (bet. TU 1987/88:19, rskr. 1987/88:260) att dela in järnvägsnätet i länsjärnvägar och stomjärnvägar samt (bet. TU 1987/88:20,

rskr. 1987/88:297) att inrätta ett särskilt anslag för länstrafikanläggningar. Länsstyrelserna fick i uppgift att prioritera och avväga olika investeringsobjekt samt att fastställa en plan för länstrafikanläggningar. Denna plan kan omfatta investeringar i statliga länsvägar, länsvägar samt andra anläggningar för kollektivtrafikändamål.

Enligt förordningen (1990:1510) med länsstyrelseinstruktion har länsstyrelserna till uppgift att verka för att de fastställda nationella målen inom olika samhällssektorer får genomslag i länet. Samtidigt skall länsstyrelserna samordna de olika sektorerna inom sina ansvarsområden och därvid beakta de aspekter som är av betydelse för den regionala utvecklingen. Vidare skall länsstyrelserna med beaktande av fastställda, nationella mål verka för att statlig, kommunal och landstingskommunal verksamhet i länet samordnas och anpassas efter de övergripande miljö- och regionalpolitiska målen samt kravet på en långsiktig, god hushållning med naturresurserna.

Länsstyrelserna har enligt väglagen (1971:948) och vägkonsekvensbeskrivningar för vägarbetsplaner och att samråda med Vägverket vid utarbetandet och fastställelsen av dessa planer. Enligt lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. skall länsstyrelsen sammanställa och till myndigheter och kommuner tillhandahålla utredningar, program och annat planeringsunderlag som har betydelse för hushållningen med naturresurser. Enligt plan- och bygglagen (1987:10) har länsstyrelsen tillsyn över plan- och byggnadsväsendet i länet och skall samverka med kommunerna i deras planläggning. Vidare får länsstyrelsen, enligt vägtrafikkonsekvensbeskrivningen (1972:603), meddela lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods.

Sedan den 1 juli 1991 har länsstyrelserna ansvar för att regionalt samordna olika organs insatser för trafiksäkerhetens främjande (prop. 1988/89:154, bet. 1989/90:BoU4 och 1989/90:BoU9, rskr. 1989/90:89). I 1993 års proposition om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet (prop. 1992/93:161, bet. 1992/93:TU29, rskr. 1992/93:426) konstaterades att Vägverkets övergripande nationella ansvar för

trafiksäkerheten på vägarna och länsstyrelsens regionala samordningsansvar gör att innebörden i det regionala samordningsansvaret närmare bör preciseras.

Regeringen beslöt den 22 december 1994 att en parlamentarisk kommitté med uppdraget att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige skulle tillkallas. Kommittén, som har antagit namnet Kommunikationskommittén (K 1995:01), skall i ett delbetänkande den 1 mars 1996 lämna förslag till inriktning av infrastrukturinvesteringarna i Sverige 1998–2007. Kommittén skall vidare analysera behovet av förändringar av den politiska förankringen av planförslagen på såväl nationell, regional som lokal nivå. Vidare skall Kommunikationskommittén överväga om det behövs en förändring i fråga om den nuvarande ansvarsfördelningen mellan statliga myndigheter som deltar i kommunikationsplaneringen.

Regionberedningen (C 1992:06) har lämnat ett slutbetänkande (SOU 1995:27) som innehåller förslag till reformering av den offentliga organisationen på regional nivå. Betänkandet är för närvarande på remiss.

Vid årsskiftet 1995/96 flyttas ansvaret för bilregistret från länsstyrelserna till Vägverket (SFS 1995:1358). Inom 1995 års yrkestrafikutredning (K 1994:12) pågår en översyn som också kan komma att påverka länsstyrelsernas framtida arbetsuppgifter.

Regeringen har denna dag beslutat att ge Vägverket i uppdrag att i samråd med länsstyrelserna i Stockholms och Örebro län utreda handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden och att föreslå de tekniska och administrativa förändringar som behövs för att effektivisera den. Inom Kommunikationsdepartementet bereds för närvarande frågor som rör bl.a. ansvaret för överlastavgifter.

Regeringen har denna dag även beslutat att ge Statskontoret i uppdrag att utvärdera i vilken grad järnvägens konkurrenskraft har förändrats sedan riksdagen tog det trafikpolitiska beslutet 1987/88 samt om förändringarna är i överensstämmelse med de trafikpolitiska målen. I Statskontorets uppdrag ingår bl.a. att särskilt granska betydelsen av den nya organisa-

tionen och ansvarsfördelningen mellan SJ, Banverket och trafikhuvudmännen samt de nya principerna för finansiering av deras verksamhet som skapades till följd av riksdagens trafikpolitiska beslut 1987/88.

Innan större förändringar av länsstyrelsernas artetsuppgifter inom trafikområdet kan beslutas bör nuvarande förhållanden utvärderas, pågående utredningar beaktas och det samlade behovet av förändringar analyseras.

Uppdraget

Den särskilda utredarens uppdrag skall vara att göra en översyn av länsstyrelsernas nuvarande roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturuområdena. Översynen skall bl.a. grundas på en utvärdering av nuvarande villkor för länsstyrelsernas arbete.

Utredaren skall utvärdera länsstyrelsernas möjligheter att, med nuvarande resurser, organisation och ansvarsfördelning, bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen. Utredaren skall vidare utvärdera hur länsstyrelserna har utövat sin samordningsroll avseende nationella och regionala intressen, sin roll att tillhandahålla sektorsövergripande underlagsmaterial till infrastrukturplaneringen samt sin roll som planmyndighet för länstrafikanläggningar. Utredaren skall analysera hur länsstyrelsernas avvägningar skiljer sig åt i ärenden för vilka olika regionala och institutionella förutsättningar föreligger och vilka länsstyrelsernas möjligheter är att effektivt verka för och samordna olika nationella och regionala intressen. Ansvarsfördelningen mellan Vägverkets regionala organisation och länsstyrelserna skall analyseras, bl.a. vad gäller samordningsansvaret för trafiksäkerheten.

Om utredaren finner att det inom handläggningen av ärenden inom fordons- och trafikområdet finns behov av förändringar, skall utredaren utarbeta förslag till samt en tidsplan för genomförandet av förslagen. Förslagen skall konsekvensbeskrivas.

Utredaren skall hålla sig underrättad om Kommunikationskommitténs (K 1995:01) arbete. Utredaren skall analysera Kommunikationskommitténs eventuella förslag rörande förändrad regional beslutsordning för åtgärder i transportinfrastrukturen. Utredaren skall vidare med Kommunikationskommitténs delbetänkande som underlag samt utifrån egna resultat och med hänsyn till Statskontorets uppdrag inom området överväga och precisera länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen. I detta sammanhang bör utredaren beakta samordningsbehovet med andra sektorer inom den statliga sektorn på regional nivå.

Övrigt

Utredaren skall samråda med företrädare för länsstyrelserna och andra berörda myndigheter samt med 1995 års yrkestrafikutredning (K 1994:12), Kommunikationskommittén (K 1995:01) och Förvaltningspolitiska kommissionen (Fi 1995:13). Utredaren skall inhämta synpunkter från berörda intresseföreträdare, såsom Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen.

Utredaren skall beakta regeringens direktiv för samtliga kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50) samt att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124).

Förslagen får inte medföra ökade statsfinansiella utgifter eller minskade inkomster.

Uppdraget skall redovisas senast den 2 december 1996 till regeringen. Ett delbetänkande skall lämnas senast den 15 augusti 1996 med överväganden rörande länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen.

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan – steg för steg. U.
2. Inkomstskattelag, del I-III. Fi.
3. Fastighetsdataregister. Ju.
4. Förbättrad miljöinformation. M.
5. Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för arbetshandikappade. A.
6. Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor. K.

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Fastighetsdataregister. [3]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – steg för steg. [1]

Finansdepartementet

Inkomstskattelag, del I-III. [2]

Kommunikationsdepartementet

Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor. [6]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för
arbetshandikappade. [5]

Miljödepartementet

Förbättrad miljöinformation. [4]

SYMBOLISME

Le symbolisme est un mouvement littéraire qui a pris naissance en France à la fin du XIXe siècle. Ses représentants les plus connus sont Rimbaud, Mallarmé, Verlaine, Laforgue, Claudel, Valéry, etc. Le symbolisme se caractérise par son refus de la représentation réaliste et par son recours à des images évocatrices, à des symboles qui visent à suggérer plutôt qu'à décrire. Il cherche à atteindre une vérité supérieure, une essence au-delà du monde matériel.

Le symbolisme a influencé profondément la poésie de la fin de siècle et le début du XXe siècle. Il a ouvert la voie à des courants plus récents comme le surréalisme. Son héritage est toujours présent dans la littérature contemporaine.

Le symbolisme a également influencé la peinture et la musique. Des artistes comme Gauguin, Debussy et Scriabine ont cherché à traduire des sensations et des idées à travers leurs œuvres. Le symbolisme a été un mouvement interdisciplinaire qui a touché à la fois la littérature, les arts visuels et la musique.