

En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden

SOU
1996:82

Betänkande av Inspektionskommittén

En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter



SOU
1996:82

Betänkande av Inspektionskommittén



Statens offentliga utredningar

1996:82

Kommunikationsdepartementet

En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter

Betänkande av Inspektionskommittén
Stockholm 1996

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
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 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 4 maj 1995 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en parlamentarisk kommitté med uppdrag att utreda förutsättningarna för och värdet av att slå samman tillsynsverksamheten inom Luftfartsinspektionen, Sjöfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen till en tillsynsmyndighet, om ansvaret för norm- och tillsynsarbetet bör skiljas åt och om nuvarande verksinstruktioner ger en önskvärd klarhet i ansvarsfördelningen mellan cheferna för inspektionerna och verkens respektive myndighetens övriga ledning.

Regeringen har på kommitténs önskemål fattat beslut om att medge förlängd tid från den 1 februari 1996 till den 30 juni 1996.

Med stöd av bemyndigandet förordnades den 30 juni 1995 stadsdelsdirektören Inger Båvner som ordförande i kommittén.

Till sekreterare utsågs den 12 september 1995 tf revisionssekreteraren Jan-Henrik Skarborg.

Den 12 september 1995 förordnades riksdagsledamöterna Christina Axelsson, Sivert Carlsson, Jarl Lander och Birgitta Wistrand till ledamöter i kommittén.

Till experter i kommittén förordnades den 3 oktober 1995 ekonomidirektören Åke Andersson, sjösäkerhetsdirektören Johan Franson, direktören Dick Ivarsson, expediteschefen Åsa Kastman Heuman, verksjuristen Helena Lindblad, stabsdirektören Anne-Marie Snäll och ställföreträdande flygsäkerhetsdirektören Leif Wigström.

Kommittén har antagit namnet Inspektionskommittén.

Kommittén får härmed överlämna betänkandet "En översyn av luft-, sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter" (SOU 1996:82).

Utredningsuppdraget är härmed slutfört.

Stockholm i maj 1996.

Inger Båvner

Christina Axelsson

Sivert Carlsson

Jarl Lander

Birgitta Wistrand

/Jan-Henrik Skarborg

Innehållsförteckning

Sammanfattning	9
Summary	13
Författningsförslag	19
1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket . . .	19
2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1988:07) med instruktion för Banverket	20
3 Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)	22
4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:1165) om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg	22
5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor	22
6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1982:923) om transport av farligt gods	23
7 Förslag till förordning om ändring i departementsförordningen (1982:1177)	23
8 Förslag till förordning om ändring i författningssamlingsförordningen (1976:725) . . .	24
9 Förslag till förordning om ändring i sekretessförordningen (1980:657)	24
10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket)	25

11	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)	28
12	Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (1986:171)	28
13	Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg	36
14	Förslag till lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationella erkännanden av rätt till luftfartyg	36
15	Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg	36
16	Förslag till förordning om ändring i polisregisterkungörelsen (1969:38) . . .	37
17	Förslag till förordning om ändring i personalkontrollkungörelsen (1969:446)	37
18	Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1972:66) om tillämpning av den europeiska konventionen den 13 december 1968 om skydd av djur under transporter	37
19	Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1977:722)	38
20	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)	38
21	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik	38
22	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1981:967) om skyldighet för domstol och kronofogdemyndigheter att lämna underrättelser om vissa beslut av exekutiv betydelse	39

23	Förslag till förordning om ändring i utsökningsförordningen (1981:981)	39
24	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1983:261) om statlig flygarutbildning	39
25	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.	40
26	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område . . .	40
27	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt	42
1	Utredningens direktiv och bakgrunden till dessa m.m. . .	43
1.1	Direktiven	43
1.2	Luft-, sjö- och spårtrafikens tillsyns- myndigheter	44
1.3	Bakgrund	48
1.4	Avgränsningar	49
2	Frågan om en sammanslagen inspektionsmyndighet . . .	53
2.1	Avreglering	56
2.2	Tillsyn och egenkontroll	56
2.3	Farligt gods	57
2.4	Risikanalyser	59
2.5	Olycksutredningar	60
2.6	Oberoende	63
2.7	Övrigt	63
2.8	Sammanfattning	64
3	Norm- och tillsynsarbetet	67

4	Inspektionernas organisatoriska hemvist	73
4.1	Luftfartsinspektionen	75
4.2	Järnvägsinspektionen	80
4.3	Sjöfartsinspektionen	83
5	Kostnader och finansieringsfrågor	89
5.1	Järnvägsinspektionen	89
5.1.1	De ekonomiska konsekvenserna av en separation	90
5.2	Luftfartsinspektionen	91
5.2.1	De ekonomiska konsekvenserna av en separation	92
5.3	Finansiering	94
6	Övrigt	97
6.1	Hälsokrav på säkerhetspersonal	97
6.2	Jämförbarhetspolitiska konsekvenser	99
<i>Bilaga:</i>	<i>Utforskningens direktiv</i>	<i>101</i>

Sammanfattning

Riksdagen behandlade under våren 1991 Trafikutskottets betänkande 1990/91:TU20. I detta uttalade utskottet bland annat att Luftfartsinspektionen borde skiljas från Luftfartsverket och inrättas som egen myndighet. Bakgrunden härtill var, som utskottet såg det, att tiden var mogen för att avskilja Luftfartsverkets rörelsedrivande och kommersiella verksamhet från arbetet med normer för och tillsyn av luftfarten i säkerhetshänseende. I betänkandet uttalade Trafikutskottet vidare att man i ett längre perspektiv kunde tänka sig att i ett och samma verk sammanföra Luftfartsinspektionen med annat organ som arbetade med normer för och hade tillsyn över personal och materiel i säkerhetshänseende på trafikområdet. Betänkandet bifölls av riksdagen.

Riksdagens revisorer inledde under våren 1993 en generell granskning av tillsyn med koncentration på järnvägssektorn med anledning bland annat av den kommande avregleringen av järnvägstrafiken. I sin granskningsrapport framhöll revisorerna jämte annat att lagstiftning på området borde utformas så att uppgifter och ansvar lades direkt på Järnvägsinspektionen. Revisorerna anförde också att det under deras granskning framkommit att många frågor rörande tillsyn av spårtrafikens säkerhet var förknippade med problem som var gemensamma för flera transportsätt. I förslag till riksdagen angående tillsyn av spårbunden trafik föreslog revisorerna jämte annat att Järnvägsinspektionen skulle ges en ökad självständighet och att förutsättningarna för och utformningen av en för transportområdet gemensam inspektion för tillsyn och säkerhet skulle utredas. I betänkande 1994/95:TU3 hemställde Trafikutskottet att regeringen borde pröva de frågor

som revisorerna aktualiserat. Betänkande bifölls av riksdagen i december 1994.

Frågan om en sammanslagen inspektionsmyndighet

När det gäller värdet av att inrätta en gemensam inspektionsmyndighet för de sektorer på transportområdet som kommitténs arbete avsett har kommittén funnit att samordningsfördelar kan uppnås inom dessa områden utan att inspektionerna för den skull behöver ombildas till en inspektionsmyndighet. Mellan inspektionerna föreligger redan ett samarbete inom inspektions- och utredningsmetodik, tillsyn och egenkontroll samt riskvärdering och analysmetoder. Inom dessa såväl som andra områden har inspektionerna också utvecklat kontaktytor och samarbetsformer med bl.a. myndigheter, företag, organisationer och intressegrupper. Härigenom tillförs inspektionerna kontinuerligt ny kunskap och erfarenhet.

En sammanslagning av tre organ med så olika arbetsområden och så olika kompetenser skulle, som kommittén ser det, närmast innebära att man utöver dagens organisation bara påför inspektionerna en administrativ överbyggnad med de kostnader detta medför utan motsvarande vinst för verksamheten. Vi har inte kunnat finna att en sammanslagning skulle innebära fördelar av sådant slag att den ändå är motiverad. Vi anser därför inte att det finns tillräckligt starka skäl för att tillskapa en inspektionsmyndighet av de tre inspektionerna.

Norm- och tillsynsarbetet

Transportområdet är idag starkt internationaliserat. Detta innebär att mycket normarbete sker i internationella organ. I dessa organ beslutas om regler och föreskrifter som de nationella myndigheterna införlivar med nationell normgivning.

Tillsynsarbete i förening med normgivning bedrivs av flera olika myndigheter. Kommittén har därför funnit det värdefullt att under utredningsuppdragets gång sammanträffa med företrädare för sådana myndigheter för att inhämta information och jämföra deras arbete med inspektionernas verksamhet. Inte i något fall har dessa myndigheter varit av den uppfattningen att det skulle vara lämpligt att skilja på tillsynsansvar och regelgivning. Man har i stället framhållit att tillsyns- och utredningsarbete tillför erfarenhet och kunskap som är fruktbärande för normarbetet.

Vi har således inte kunnat finna att det föreligger några bärande skäl för att skilja normgivningsarbetet från tillsynsarbetet. Vår slutsats har i stället blivit att en förening av båda verksamheterna gagnar inspektionernas arbete samtidigt som man skapar tilltro till normgivningsarbetet hos verksamhetsutövarna.

Inspektionernas organisatoriska hemvist

När kommittén övervägt olika tänkbara alternativ när det gäller inspektionernas ställning har vi i första hand sett till syftet med verksamheten och hur detta bäst tillgodoses. Luftfartsverkets alltmer affärsinriktade verksamhet framkallar enligt vår mening farhågor för att Luftfartsinspektionen, om den också fortsättningsvis ingår i Luftfartsverket, kan komma att uppfattas som inte helt oberoende och opartisk vid fullgörandet av sina myndighetsuppgifter. Vi anser därför att det inte är lämpligt att Luftfartsinspektionen ingår i en myndighet, som inspektionen själv har tillsynsansvaret för och vars verksamhet är föremål för inspektionens normgivning. Vad som nu anförts anser vi också gälla för Järnvägsinspektionen i förhållande till Banverket. Vi menar att en

separation av inspektionerna från deras respektive verk ökar tydligheten i inspektionernas myndighetsutövning och anser därför att Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen skall ombildas till egna myndigheter.

När det gäller Sjöfartsinspektionen, som har ställning som en avdelning inom Sjöfartsverket, har kommittén funnit att frågorna om oberoende och opartiskhet inte har samma aktualitet. Anledningen till detta är att Sjöfartsverket inte förvaltar infrastruktur i form av hamnar. Detta innebär att det inte finns verksamhetsutövare som, på det sätt som fallet är beträffande Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen, kan ifrågasätta Sjöfartsinspektionens bundenhet till Sjöfartsverket på affärsmässiga bevekelsegrunder eller inspektionens roll i andra sammanhang. Sjöfartsinspektionens tillsynsansvar avseende Sjöfartsverket gäller farledsanordningar, trafikledningscentraler, egna fartyg samt olika typer av radionavigeringshjälpmedel. Sjöfartverkets verksamhet är till övervägande del inriktad på sjösäkerhetsarbete. Mellan Sjöfartsverkets olika avdelningar föreligger ett mycket konkret behov av samarbete och av varandras kunskaper inom olika områden. Kommittén har därför funnit att nyttan av att Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen utgör en organisatorisk enhet väger tyngre än ett eventuellt intresse att skilja dem åt.

För att åstadkomma en tydligare ansvarsfördelning mellan Sjöfartsverkets generaldirektör och sjösäkerhetsdirektören bör emellertid normgivningsansvaret när det gäller sjösäkerhetsarbetet helt och hållet ligga på generaldirektören medan tillsynsansvaret bör ligga kvar på sjösäkerhetsdirektören.

Kostnader och finansieringsfrågor

Med hänsyn till det samhällsintresse inspektionernas verksamhet har för en säker järnvägstrafik och luftfart bör de vara resursmässigt oberoende av ekonomiska svängningar. Kommittén föreslår därför att Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen skall finansieras över statsbudgeten.

Summary

In the spring of 1991 the Riksdag (parliament) debated the report 1990/91:TU20, presented by the Standing Committee on Transport and Communications. In that report, the Standing Committee stated among other things that the Civil Aviation Inspectorate should be segregated from the Civil Aviation Administration and established as an authority in its own right, since, in the Committee's view, having regard to the development and incorporation of the Civil Aviation Administration's commercial activities, the time was ripe for those activities to be divorced from the task of defining standards for and supervising aviation safety. The report went on to say that, in a more long-term perspective, it was conceivable that the Civil Aviation Inspectorate could be amalgamated with some other body tasked with defining standards for and supervising personnel and material in the traffic safety context. The report was approved by the Riksdag.

During the spring of 1993 the Riksdag Auditors embarked on a general scrutiny of supervision, with special reference to the rail sector. This was prompted partly by the impending deregulation of rail traffic. In the report on their scrutiny, the Auditors stated among other things that legislation in this context should be framed in such a way that tasks and responsibilities were vested directly in the Rail Inspectorate. The Auditors also stated that their scrutiny had shown many questions relating to safety supervision and trackbound transport to be associated with problems common to several modes of transport. In proposals put before the Riksdag concerning supervision of trackbound traffic, the Auditors proposed among other things that the Rail Inspec-

torate be given greater independence and that an investigation be made of the feasibility of setting up a single inspectorate for supervision and safety throughout the transport sector. In its report 1994/95:TU3, the Standing Committee on Transport and Communications moved that the Government should investigate the questions which the Auditors had raised. That report was approved by the Riksdag in December 1994.

The question of an amalgamated inspection authority

As regards the usefulness of setting up a single inspection authority for the transport sectors to which the work of the Committee has referred, the Committee has found that co-ordination benefits can be achieved in these areas without the inspectorates necessarily being turned into an inspection authority. Co-operation between the inspectorates exists already in the fields of inspection and investigation methodology, supervision and self-inspection, as well as risk appraisal and methods of analysis. In these and other areas, the inspectorates have also developed interfaces and co-operation procedures, e.g. with national authorities, companies, organisations and interest groups. In this way the inspectorates are kept continuously supplied with new knowledge and experience.

As the Committee sees it, an amalgamation of three bodies with such different working fields and competencies would if anything mean the inspectorates acquiring an administrative superstructure, over and above the present-day organisation, with all the expense this would involve and without any corresponding benefit to activities. The Committee has not been able to find that the benefits would be of such a kind as to justify an amalgamation, and so we do not feel that there are strong enough reasons for making a single inspection authority out of the three inspectorates.

Standards work and supervision

The transport sector today is highly internationalised. This means that a great deal of standards work is done by international bodies. These bodies adopt rules and standards which the national authorities incorporate in standards issued nationally.

Supervisory activities combined with the issue of standards are conducted by several different authorities. The Committee has therefore appreciated the opportunity, in the course of its remit, of meeting representatives of such authorities in order to collect information and to compare their work with the activities of the inspectorates. None of these authorities has been of the opinion that a segregation of supervisory responsibility and regulatory activity would be appropriate. Instead they have argued that supervisory and investigative activities supply experience and knowledge which are beneficial to standards work.

Thus we have not been able to find any substantial reasons for segregating standards work from supervisory activities. Instead we have come to the conclusion that a union of both activities benefits the work of the inspectorates and at the same time inspires confidence in that work on the part of practitioners.

Organisational identity of the inspectorates

In considering the various conceivable options regarding the status of the inspectorates, the Committee has concentrated mainly on the purpose of these activities and how it can best be accomplished. In our opinion, the increasingly commercial activities of the Civil Aviation Administration inspire fears that the Civil Aviation Inspectorate, if it remains part of the Civil Aviation Administration, may come to be regarded as a not entirely independent, impartial body in the discharge of its official duties. We consider it inappropriate for the Civil Aviation Inspectorate to be included in an authority which the Inspectorate itself is tasked with supervising and for whose activities the

Inspectorate issues standards. We feel that the same argument applies to the Rail Inspectorate in relation to the National Rail Administration. We believe that a separation of the inspectorates from their respective administrations will also clarify the official role of the inspectorates. Accordingly, it is our opinion that the Rail Inspectorate and the Civil Aviation Inspectorate should be made national authorities in their own right.

As regards the Shipping Inspectorate, which has the status of a department of the National Maritime Administration, the Committee has found that the questions of independence and impartiality are less pertinent. Since the Administration does not manage infrastructure in the form of harbours, there are no practitioners who can allege ties of a commercial nature between the Inspectorate and the Administration or question the role of the Inspectorate in other connections. The supervisory responsibility of the Shipping Inspectorate, as far as the Maritime Administration is concerned, relate to shipping lane devices, traffic control centres, its own vessels and various radio navigation aids. The activities of the Maritime Administration are predominantly concerned with maritime safety. The various departments of the Maritime Administration have a very tangible need for co-operation and for pooling their knowledge in various fields. The Committee has therefore found that the benefit of the Maritime Administration of the Shipping Inspectorate constituting an organisational unit outweighs any argument that may exist for segregating them.

In order, however, to achieve a clearer allocation of responsibilities between the Director-General of the National Maritime Administration and the Director of Shipping Safety, responsibility for the definition of maritime safety standards should be vested entirely in the Director-General, supervisory responsibility being retained by the Director of Maritime Safety.

Expenditure and funding questions

In view of the public interest attaching to the activities of the inspectorates for promotion of safety in rail traffic and civil aviation, they should be made financially independent of economic fluctuations. The Committee therefore recommends that the Railway Inspectorate and the Civil Aviation Inspectorate be funded through the national budget.

Författningsförslag

1 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket att 13 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

Chefen för Sjöfartsinspektionen ansvarar för och beslutar i

1. frågor om fastställande av tekniska säkerhetsnormer för fartyg, av normer för räddningsorganisationen ombord på fartyg och av säkerhetsnormer för farledsanordningar som det är Sjöfartsverkets uppgift att sköta,

2. frågor om tillsyn över att fastställda säkerhetsnormer följs,

Chefen för Sjöfartsinspektionen ansvarar för och beslutar i

1. frågor om fastställande av säkerhetsnormer för farledsanordningar som det är Sjöfartsverkets uppgift att sköta,

2. frågor om tillsyn över att fastställda säkerhetsnormer följs,

3. frågor om undersökning av sjöolyckor som det är Sjöfartsverkets uppgift att sköta.

3. frågor om undersökning av sjöolyckor som det är Sjöfartsverkets uppgift att sköta.

2 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1988:07) med instruktion för Banverket

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1988:707) med instruktion för Banverket

*dels att 9 § samt rubriken närmast före skall upphöra att gälla,
dels att 1, 5, 11 och 20 §§ skall ha följande lydelse*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Banverket är central förvaltningsmyndighet för frågor som rör järnvägar. Verkets huvuduppgifter är att

1. främja järnvägens utveckling,
2. driva och förvalta statens spåranläggningar,
3. *ha hand om säkerhetsfrågor för spårtrafik*
4. främja en miljöanpassad järnvägstrafik.

Banverket är central förvaltningsmyndighet för frågor som rör järnvägar. Verkets huvuduppgifter är att

1. främja järnvägens utveckling,
2. driva och förvalta statens spåranläggningar,
3. främja en miljöanpassad järnvägstrafik.

Vidare skall Banverket initiera, planera och stödja tillämpad samhällsmotiverad forskning och utveckling inom sitt verksamhetsområde. Verket skall därvid utarbeta program för forskning och utveckling inom området i samverkan med andra berörda forskningsstödjande myndigheter, dokumentera den forskning ver-

ket stödjer, informera om forskningsresultaten samt svara för att forskningen utvärderas.

Delegationen för köp av viss kollektivtrafik är knuten till Banverket. Verket svarar för delegationens handläggar- och kansli-funktioner.

5 §

Inom Banverket finns *en Järnvägsinspektion och de andra enheter* verket bestämmer.

Inom Banverket finns de enheter verket bestämmer.

Järnvägsinspektionen leds av en direktör. För denne skall finnas en ställföreträdare.

Anställningen som direktör vid Järnvägsinspektionen beslutas av regeringen efter anmälan av generaldirektören. Anställningen får begränsas att gälla längst till och med viss tidpunkt.

11 §

Generaldirektören skall avgöra ärenden som inte skall avgöras av styrelsen, *direktören vid Järnvägsinspektionen* eller personalansvarsnämnden.

Generaldirektören skall avgöra ärenden som inte skall avgöras av styrelsen eller personalansvarsnämnden.

Generaldirektören *och direktören vid Järnvägsinspektionen* får delegera sin beslutanderätt till andra tjänstemän i verket.

Generaldirektören får delegera sin beslutanderätt till andra tjänstemän i verket.

3 Förslag till Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) att i 1, 5, 7, 9, 17–22, 34 och 35 §§ ordet "Banverket" skall bytas ut mot "Järnvägsinspektionen".

4 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1990:1165) om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1990:1165) om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg att i 3–8 §§ ordet "Banverket" skall bytas ut mot "Järnvägsinspektionen".

5 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor

dels att i 3 § ordet "Banverket" skall bytas ut mot "Järnvägsinspektionen",

dels att i 3, 12 och 16 §§ ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

6 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1982:923) om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1982:923) om transport av farligt gods

dels att i 25 § ordet "Banverket" skall bytas ut mot "Järnvägsinspektionen",

dels att i 2 och 25 §§ ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen."

7 Förslag till Förordning om ändring i departementsförordningen (1982:1177)

Härigenom föreskrivs i fråga om departementsförordningen (1982:1177) att avsnitt 6.3 i bilagan skall ha följande lydelse.

Statens haverikommission

Järnvägsinspektionen

Luftfartsinspektionen

8 Förslag till Förordning om ändring i författningssamlingsförordningen (1976:725)

Härigenom föreskrivs i fråga om författningssamlingsförordningen (1976:725) att bilaga 1 skall ha följande lydelse.

Författningssamlingar för centrala myndigheter

Utgivande myndighet

Benämning	Förkortning	Särskild föreskrift
Högskoleverkets författningssamling	HSVFS	
<i>Järnvägsinspektionens författningssamling</i>	<i>JFS</i>	
Lantmäteriverkets författningssamling	LMVFS	
<i>Luftfartsinspektionens författningssamling</i>	<i>LIFS</i>	

9 Förslag till Förordning om ändring i sekretessförordningen (1980:657)

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretessförordningen (1980:657) att i punkt 111 i bilagan ordet "Banverket" skall bytas ut mot "Järnvägsinspektionen".

10 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfarts- verket)

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket

dels att 15 § skall upphöra att gälla,

dels att 1, 5–6, 8, 12, 13 och 27 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Luftfartsverket har hand om frågor som rör den civila luftfarten. Verkets huvuduppgifter är att

1. främja utvecklingen av den civila luftfarten,

2. driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart,

3. *utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten,*

4. svara för skyddet av miljön mot föroreningar från civil luftfart,

5. svara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart,

6. ombesörja beredskapsplanläggning för civila flygtransporter.

Luftfartsverket har hand om frågor som rör den civila luftfarten. Verkets huvuduppgifter är att

1. främja utvecklingen av den civila luftfarten,

2. driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart,

3. svara för skyddet av miljön mot föroreningar från civil luftfart,

4. svara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart,

5. ombesörja beredskapsplanläggning för civila flygtransporter

5 §

Inom Luftfartsverket finns ett huvudkontor som består av *Luftfartsinspektionen* och de *andra* enheter som Luftfartsverket bestämmer.

Vid verket finns en personalansvarsnämnd.

Inom Luftfartsverket finns ett huvudkontor som består av de enheter som Luftfartsverket bestämmer.

Vid verket finns en personalansvarsnämnd.

6 §

Inom Luftfartsverket finns vidare flygplatser, flygstationer, flygtrafiktjänstenheter och *Luftfartsinspektionens distriktskontor*.

Inom Luftfartsverket finns vidare flygplatser, flygstationer och flygtrafiktjänstenheter.

8 §

En av cheferna är generaldirektörens ställföreträdare. *Chefen för Luftfartsinspektionen har en ställföreträdare.*

En av cheferna är generaldirektörens ställföreträdare.

12 §

Generaldirektören ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och direktiv som styrelsen beslutar. *Detta gäller inte i sådana fall då chefen för Luftfartsinspektionen har ansvaret enligt 15 §.*

Generaldirektören ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och direktiv som styrelsen beslutar.

13 §

Det ingår i generaldirektörens uppgifter

Det ingår i generaldirektörens uppgifter

1. att förse styrelsen med underlag för beslut och att verkställa styrelsens beslut,

2. att själv avgöra ärenden som inte skall avgöras av styrelsen, personalansvarsnämnden eller *chefen för Luftfartsinspektionen*,

3. att se till allmänhetens, organisationers, företags och andra myndigheters kontakter med verket underlättas genom en god service och tillgänglighet, genom information och genom ett klart och begripligt språk i verkets skrivelser och beslut.

1. att förse styrelsen med underlag för beslut och att verkställa styrelsens beslut,

2. att själv avgöra ärenden som inte skall avgöras av styrelsen eller personalansvarsnämnden,

3. att se till allmänhetens, organisationers, företags och andra myndigheters kontakter med verket underlättas genom en god service och tillgänglighet, genom information och genom ett klart och begripligt språk i verkets skrivelser och beslut.

27 §

Generaldirektören *och chefen för Luftfartsinspektionen* får i lämplig utsträckning delegera sin beslutanderätt till andra tjänstemän i verket.

Generaldirektören får i lämplig omfattning delegera sin beslutanderätt till andra tjänstemän i verket.

11 Förslag till Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)

dels att i 2 kap. 1–2, 8, 10, 11a, 12 och 14 §§, 3 kap. 2–5 och 7 §§, 4 kap. 2–5, 15, 20–21 och 26 §§, 8 kap. 8 §, 11 kap. 11 §, 12 kap. 1 § och 14 kap. 2 § ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen"

dels att i 12 kap. 1 § ordet "verket" skall bytas ut mot "inspektionen".

12 Förslag till Förordning om ändring i luftfartsförordningen (1986:171)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartsförordningen (1986:171)

dels att i 1, 8–9, 11–23, 26–32, 34, 36–39, 41, 43–48, 50–51, 55, 57–58, 61, 63 första stycket, 70–73, 76–77, 84, 86–91, 94, 102, 104–105, 128–130, 131–134, 138–141, 144 och 146, §§ ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen",

dels att 53–54, 56, 57, 59–60, 62, 92 och 149 §§ skall ha följande lydelse

dels att lydelsen av rubriken närmast före 79 § skall ändras till "Luftfart i förvärvssyfte",

*dels att rubriken närmast före 81 § skall upphöra att gälla,
dels att det i förordningen skall införas en ny paragraf, 83 a §,
av följande lydelse.*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

53 §

Luftfartsverket prövar frågor om tillstånd att inrätta och driva allmänna flygplatser samt fastställer villkor för tillståndet. Om sådant tillstånd har meddelats av regeringen, får Luftfartsverket fastställa villkor för tillståndet.

Luftfartsverket prövar frågor om tillstånd att inrätta och driva allmänna flygplatser samt fastställer villkor för tillståndet. Om sådant tillstånd har meddelats av regeringen, får Luftfartsverket fastställa villkor för tillståndet.

Luftfartsinspektionen prövar frågor samt fastställer villkor som rör flygsäkerheten.

54 §

Luftfartsverket beslutar vilka krav som skall vara uppfyllda för att ett område skall godkännas för att tas i bruk som allmän flygplats. Därvid skall luftfartens intressen beaktas. Hänsyn skall också tas till de kringboende, närbelägna militära anläggningar, annan trafik i närheten och flygplatsens inverkan på landskapsbilden. Kraven skall avse beskaffenheten och utrustningen av flygplatsområdet. Vidare kan krä-

Luftfartsverket beslutar vilka krav som skall vara uppfyllda för att *verket skall kunna ge tillstånd*. Därvid skall luftfartens intressen beaktas. Hänsyn skall också tas till de kringboende, närbelägna militära anläggningar, annan trafik i närheten och flygplatsens inverkan på landskapsbilden.

Luftfartsinspektionen beslutar vilka krav som skall vara uppfyllda för att ett område skall godkännas för att tas i

vas att markeringar och andra anordningar sätts upp utanför området. Krav kan också ställas på att det i närheten inte finns hinder, märken eller belysningar som kan medföra fara för luftfarten.

Kraven får fastställas allmänt för flera flygplatser eller särskilt för viss flygplats.

bruk som allmän flygplats. Kraven skall avse beskaffenheten och utrustningen av flygplatsområdet. Vidare kan krävas att markeringar och andra anordningar sätt upp utanför området. Krav kan också ställas på att det i närheten inte finns hinder, märken belysningar som kan medföra fara för luftfarten.

Krav som avses i första och andra stycket får fastställas allmänt för flera flygplatser eller särskilt för viss flygplats.

56 §

Innan Luftfartsverket fastställer krav enligt 54 § eller utfärdar föreskrifter enligt 55 §, skall verket samråda med företrädare för de intressen som berörs. Samråd skall ske med Försvarsmakten om det är frågan om inverkan på militära anläggningar.

Föreskrifter i fråga om flygplatsernas radioutrustning utfärdas av Luftfartsverket efter samråd med Telestyrelsen.

Innan *krav fastställs* enligt 54 § eller föreskrifter *utfärdas* enligt 55 § skall *samråd ske* med företrädare för de intressen som berörs. Samråd skall ske med Försvarsmakten om det är fråga om inverkan på militära anläggningar.

Föreskrifter i fråga om flygplatsernas radioutrustning utfärdas av *Luftfartsinspektionen* efter samråd med Post- och telestyrelsen.

57 §

Luftfartsverket utfärdar föreskrifter om tillträde till allmän-

Luftfartsinspektionen får utfärda föreskrifter om tillträde till

na flygplatser och om upprätthållande av ordningen där. Föreskrifter som gäller viss flygplats utfärdas efter samråd med länsstyrelsen.

allmänna flygplatser och om upprätthållande av ordningen där. Föreskrifter som gäller viss flygplats utfärdas efter samråd med länsstyrelsen.

Gäller föreskrifterna viss flygplats som drivs av Luftfartsverket får verket utfärda sådana föreskrifter efter samråd med länsstyrelsen.

59 §

Luftfartsverket utövar tillsyn över allmänna flygplatser och utrustningen där. Telestyrelsen utövar tillsyn över radioutrustningen till flygplatsen.

Luftfartsinspektionen utövar tillsyn över allmänna flygplatser och utrustningen där. Luftfartsinspektionen utövar tillsyn över radiotrustningen till flygplatsen efter samråd med Post- och telestyrelsen.

Luftfartsverket föreskriver vilka upplysningar av betydelse för säkerheten och vilka statistiska uppgifter i fråga om en allmän flygplats och trafiken där som innehavaren av flygplatsen är skyldig att lämna.

Luftfartsinspektionen föreskriver vilka upplysningar av betydelse för säkerheten som innehavaren av en allmän flygplats är skyldig att lämna.

Luftfartsverket föreskriver vilka statistiska uppgifter i fråga om en allmän flygplats och trafiken där som innehavaren av flygplatsen är skyldig att lämna.

60 §

Den som vill inrätta en flygplats som inte är avsedd för allmänt bruk (*enskild flygplats*) skall anmäla detta till Luftfartsverket senast 90 dagar innan anläggningsarbetena påbörjas. Vill någon

driva en tidigare inrättad enskild flygplats, skall han anmäla detta senast 90 dagar innan han tar flygplatsen i bruk. Till anmälningen skall fogas uppgifter om arten och omfattningen av den avsedda luftfarten. Vidare skall, om det behövs, bifogas en redovisning för trafikunderlaget och de ekonomiska förutsättningarna för flygplatsens drift.

Luftfartsverket fastställer de villkor för inrättandet, underhållet och driften av flygplatsen som behövs med hänsyn till *trafiksäkerheten* eller till flygplatsens inverkan på omgivningen. Verket skall förbjuda att flygplatsen inrättas eller drivs, om det krävs med hänsyn till totalförsvaret, säkerheten eller flygplatsens inverkan på omgivningen. Avser anmälningen inrättandet av en flygplats som skall kunna användas under instrumentväderförhållanden (*trafikflygplats*), utbyggnad av en flygplats till trafikflygplats eller ombyggnad av en trafikflygplats, skall förbud också meddelas om det behövs med hänsyn till investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också om någon vill bygga om en enskild flygplats eller ändra driften på ett sätt som inte är av ringa betydelse.

I ärenden enligt denna paragraf skall Luftfartsverket samråda med Försvarsmakten och

Luftfartsverket fastställer de villkor för inrättandet, underhållet och driften av flygplatsen som behövs med hänsyn till flygplatsens inverkan på omgivningen. Verket skall förbjuda att flygplatsen inrättas eller drivs, om det krävs med hänsyn till totalförsvaret, säkerheten eller flygplatsens inverkan på omgivningen. Avser anmälningen inrättandet av en flygplats som skall kunna användas under instrumentväderförhållanden (*trafikflygplats*), utbyggnad av en flygplats till trafikflygplats eller ombyggnad av en trafikflygplats, skall förbud också meddelas om det behövs med hänsyn till investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen.

I ärenden enligt denna paragraf skall Luftfartsverket samråda med *Luftfartsinspektionen*,

med företrädare för de andra intressen som berörs. *I fråga om radioutrustning skall samråd ske med Telestyrelsen.*

Luftfartsverket får uppdra åt annan att fastställa villkor som avses i andra stycket i fråga om flygplatser som används bara i mindre omfattning.

Försvarsmakten och med företrädare för de andra intressen som berörs.

Luftfartsinspektionen fastställer de villkor för inrättandet, underhållet och driften av flygplats som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

Luftfartsinspektionen skall förbjuda att flygplats inrättas eller drivs, om det krävs med hänsyn till flygsäkerheten. Luftfartsinspektionen skall samråda med Försvarsmakten om dess intressen berörs. I fråga om radioutrustning skall samråd ske med Post- och telestyrelsen.

62 §

Om en militär flygplats helt eller delvis har upplåtits för civil luftfart, meddelar Försvarsmakten bestämmelser om samordning av den militära och den civila verksamheten. Samråd skall ske med Luftfartsverket. För den civila verksamheten på militära flygplatser gäller i övrigt bestämmelserna i denna förordning och de föreskrifter som meddelas med stöd av förordningen.

Om en militär flygplats helt eller delvis har upplåtits för civil luftfart, meddelar Försvarsmakten bestämmelser om samordning av den militära och den civila verksamheten. Samråd skall ske med Luftfartsverket *och Luftfartsinspektionen*. För den civila verksamheten på militära flygplatser gäller i övrigt bestämmelserna i denna förordning och de föreskrifter som meddelas med stöd av förordningen.

83 a §

Frågor som rör drifttillstånd samt andra flygsäkerhetsfrågor prövas av Luftfartsinspektionen.

92 §

Luftfartsverket meddelar de föreskrifter i fråga om luftfartsverksamhet som behövs av säkerhetsskäl och för att i övrigt undvika olyckor och olägenheter vid luftfärder.

Luftfartsverket får uppdra åt annan att biträda med förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter som avses i första stycket.

Luftfartsinspektionen meddelar de föreskrifter i fråga om luftfartsverksamhet som behövs av säkerhetsskäl och för att i övrigt undvika olyckor och olägenheter vid luftfärder.

Luftfartsinspektionen får uppdra åt annan att biträda med förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter som avses i första stycket.

Luftfartsverket meddelar föreskrifter om skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten.

Den som utövar luftfartsverksamhet skall lämna de uppgifter av betydelse för säkerheten *som Luftfartsinspektionen föreskriver*. *Luftfartsinspektionen* kan även föreskriva att ägare och brukare av luftfartyg som inte utövar verksamhet likasom befälhavare skall lämna sådana upplysningar.

Den som utövar luftfartsverksamhet skall lämna de uppgifter av betydelse för säkerhe-

Den som utövar luftfartsverksamhet skall lämna de uppgifter av betydelse för säkerhe-

ten, de statistiska uppgifter i fråga om verksamheten samt de uppgifter enligt förordningen (1993:1347) om den civila luftfarten och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som Luftfartsverket föreskriver. Verket kan även föreskriva att ägare och brukare av luftfartyg som inte utövar verksamhet liksom befälhavare skall lämna sådana upplysningar.

ten, de statistiska uppgifter i fråga om verksamheten samt de uppgifter *som kan följa av förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område* som Luftfartsverket föreskriver. Verket kan även föreskriva att ägare och brukare av luftfartyg som inte utövar verksamhet liksom befälhavare skall lämna sådana upplysningar

149 §

När Luftfartsverket kungör föreskrifter för flygtrafikledningstjänst för civil luftfart, skall det framgå av kungörandet i vilka avseenden dessa skiljer sig från motsvarande internationella bestämmelser.

Beslut enligt denna förordning som ej rör författningar kungörs av Luftfartsverket i den omfattning och på det sätt som verket finner lämpligt.

Beslut enligt denna förordning som ej rör författningar kungörs av Luftfartsverket *och Luftfartsinspektionen* i den omfattning och på det sätt som verket *och inspektionen* finner lämpligt.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg att i 24, 39, 43, 46 och 50 §§ ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

14 Förslag till Lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationella erkännanden av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrivs att i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationella erkännanden av rätt till luftfartyg att i 8 § skall ordet "Luftfartsverket" bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

15 Förslag till Förordning om ändring i kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om kungörelsen (1961:567) med närmare befordran av krigsmateriel med luftfartyg att i 2 § skall ordet "Luftfartsverket" bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

16 Förslag till Förordning om ändring i polisregisterkungörelsen (1969:38)

Härigenom föreskrivs i fråga om polisregisterkungörelsen (1969:38) att i 21 § skall ordet "Luftfartsverket" bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

17 Förslag till Förordning om ändring i personalkontrollkungörelsen (1969:446)

Härigenom föreskrivs i fråga om personalkontrollkungörelsen (1969:446) att i 3 § skall ordet "Luftfartsinspektionen" sättas in efter ordet "Luftfartsverket".

18 Förslag till Förordning om ändring i kungörelsen (1972:66) om tillämpning av den europeiska konventionen den 13 december 1968 om skydd av djur under transporter

Härigenom föreskrivs i fråga om kungörelsen (1972:66) om tillämpning av den europeiska konventionen den 13 december 1968 om skydd av djur under transporter att i 2 § ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

19 Förslag till Förordning om ändring i körkortsförord- ningen (1977:722)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortsförordningen (1977:722) att i 93 § första stycket orden "inom Luftfartsverkets centralförvaltning" skall upphöra att gälla.

20 Förslag till Lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretesslagen (1980:100) att i 7 kap 18 § ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

21 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik att i 4 § ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

22 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1981:967) om skyldighet för domstol och kronofogdemyndigheter att lämna under- rättelser om vissa beslut av exekutiv betydelse

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1981:967 om skyldighet för domstol och kronofogdemyndighet att lämna under rättelser om vissa beslut av exekutiv betydelse att i 2 och 5 §§ ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen."

23 Förslag till Förordning om ändring i utsökningsförordningen (1981:981)

Härigenom föreskrivs i fråga om utsökningsförordningen (1981:981) att i 6 kap. 20 §, 13 kap. 16 § och 15 kap. 5 § ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

24 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1983:261) om statlig flygarutbildning

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1983:261) att i 4, 7-8, 11 och 13 §§ ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

25 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. att i 2, 15, 20, 24, 26, 30–36 och 38 §§ ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsinspektionen".

26 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

dels att 2 § skall ha följande lydelse,

dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Luftfartsverket är behörig myndighet när uppgift skall fullgöras enligt

rådets förordning (EEG) nr 2343/90 av den 24 juli 1990 om lufttrafikföretags tillsträde till flyglinjer i regelbunden lufttrafik inom gemenskapen

Luftfartsverket är behörig myndighet när uppgift skall fullgöras enligt

rådets förordning (EEG) nr 2343/90 av den 24 juli 1990 om lufttrafikföretags tillsträde till flyglinjer i regelbunden lufttrafik inom gemenskapen

och om delning av passagerarkapaciteten mellan lufttrafikföretag i regelbunden lufttrafik mellan medlemssaterna,

rådets förordning (EEG) nr 294/91 av den 4 februari 1991 om bedrivande av flygfraktrafik mellan medlemsstater,

rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag,

rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen,

rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för luftfart,

rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemensamma flygplatser,

rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

Frågor om icke svenska lufttrafikföretags rätt att bedri-

och om delning av passagerarkapaciteten mellan lufttrafikföretag i regelbunden lufttrafik mellan medlemssaterna,

rådets förordning (EEG) nr 294/91 av den 4 februari 1991 om bedrivande av flygfraktrafik mellan medlemsstater,

rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag *utom i fråga om "Air Operative Certificate"*,

rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen,

rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för luftfart,

rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemensamma flygplatser.

Frågor om icke svenska lufttrafikföretags rätt att bedri-

va regelbunden lufttrafik i Sverige i andra fall än som avses i artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 2408/92 samt frågor som avses i artikel 4 i samma rättsakt prövas dock av regeringen.

va regelbunden lufttrafik i Sverige i andra fall än som avses i artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 2408/92 samt frågor som avses i artikel 4 i samma rättsakt prövas dock av regeringen

2 a §

Luftfartsinspektionen är behörig myndighet när uppgift skall fullgöras enligt

rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag i fråga om "Air Operative Certificate",

rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

27 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt att i 3 kap. 13 § samt rubriken före denna paragraf och 4 kap. 5 § ordet "Luftfartsverket" skall bytas ut mot "Luftfartsverket och Luftfartsinspektionen".

1 Utredningens direktiv och bakgrunden till dessa m.m.

1.1 Direktiven

Regeringen beslutade den 4 maj 1995 att tillkalla en kommitté för att utreda förutsättningarna för och värdet av att slå samman tillsynsverksamheten inom Luftfartsinspektionen, Sjöfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen till en tillsynsmyndighet och även lämna förslag till finansieringen av en sådan gemensam organisation.

Inspektionerna svarar för fastställandet av säkerhetsnormer inom respektive transportområde och svarar också samtidigt för tillsynen av efterlevnaden av gällande regler. I kommitténs uppdrag ingick också att närmare belysa om detta förhållande borde föranleda en åtskillnad av ansvaret för normarbetet och tillsynsarbetet samt särskilt belysa de för- och nackdelar en sådan åtskillnad av ansvaret kunde föranleda för norm- och tillsynsarbetet. Dessutom skulle kommittén särskilt analysera om de nuvarande instruktionerna ger önskvärd klarhet i ansvarsfördelningen mellan cheferna för inspektionerna och verkens respektive myndighetens övriga ledning. Denna allmänna översyn av ansvarsfördelningen mellan inspektionerna och verkens övriga verksamheter angavs som kommitténs huvuduppgift.

Direktiven fogas till betänkandet som *bilaga*.

Bakgrunden till regeringens beslut är att riksdagen dels uttalat att Luftfartsinspektionen borde skiljas från Luftfartsverket (rskr. 1990/91:177) och dels uttalat att Järnvägsinspektionen borde ges en ökad självständighet och att förutsättningarna för och utform-

ningen av en för transportområdet gemensam inspektion för tillsyn och säkerhet skulle utredas (rskr. 1994/95:84).

1.2 Luft-, sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter

Inom transportsektorn sker tillsyn i olika former. Betänkandet behandlar den verksamhet som inom Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket bedrivs av Järnvägsinspektionen, Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen, som ansvarar för normarbete och tillsyn inom respektive transportslag. Inspektionernas arbete är inte bara inriktat på respektive marknads operatörer utan gäller också det egna verkets ansvarsområde. Ser man till i vilken omfattning inspektionerna idag utövar tillsyn över det egna verket föreligger relativt stora skillnader mellan å ena sidan Luftfartsverket och Banverket och å andra sidan Sjöfartsverket. Luftfartsverket driver flygplatser och Banverket förvaltar statens spåranläggningar och de har därigenom en naturlig insyn och kontroll över infrastrukturen. Tyngdpunkten i deras verksamhet är en helt annan än Sjöfartsverkets, som inom sitt verksamhetsområde varken äger eller förvaltar motsvarande infrastruktur dvs hamnarna. Sjöfartsinspektionens tillsynsansvar när det gäller Sjöfartsverkets egen verksamhet omfattar endast farledsanordningar, trafikcentraler, radionavigeringshjälpmedel och egna fartyg. Sjöfartsinspektionens tillsynsverksamhet riktar sig således i allt väsentligt mot tredje man.

Genom 1988 års trafikpolitiska beslut delades statens ansvar för järnvägstrafiken mellan Statens järnvägar och det då nyinrättade Banverket. SJ:s huvuduppgift är att driva järnvägstrafik medan Banverkets huvuduppgift är att främja järnvägens utveckling, driva och förvalta statens spåranläggningar, ha hand om säkerhetsfrågor för spårtrafik och främja en miljöanpassad järnvägstrafik. Banverket övertog också från Vägverket uppgiften att utöva tillsyn över enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar. Be-

slutet innebar också början till en avreglering av järnvägstrafiken i Sverige. Statens spåranläggningar öppnades för flera operatörer bland annat genom att viss trafikeringsrätt överfördes till läns-huvudmännen. Som en följd av detta, och då det på principiella grunder kunde riktas invändningar mot att ett trafikföretag är sin egen säkerhetsmyndighet, uppkom behovet av en oberoende och opartisk instans. Efter mönster från Luftfartsverket och Sjöfartsverket inrättades därför en *Järnvägsinspektion* under ledning av en av regeringen utsedd direktör.

Enligt Järnvägssäkerhetslagen skall Banverket utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen. Banverket beslutar också i frågor om tillstånd för spåranläggningar spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet. Därutöver är Banverket tillsynsmyndighet enligt förordningen om transport av farligt gods och anges som undersökningsmyndighet i förordningen om undersökning av olyckor. Samtliga dessa myndighetsuppgifter handhas av Järnvägsinspektionen, som inom Banverket fått ett självständigt ansvar för säkerheten på järnvägsområdet samt beträffande tunnelbanor och spårvägar. I förordningen med instruktion för Banverket anges att direktören för Järnvägsinspektionen ensam ansvarar för och beslutar om säkerhetsnormer för järnväg, tunnelbana och spårväg, namn på trafikplats för järnväg, tillsynen över efterlevnaden av fastställda säkerhetsnormer samt undersökning av olyckor och andra händelser i trafiken med järnväg, tunnelbana och spårväg i de fall Statens haverikommission inte utreder dessa.

Järnvägsinspektionen är indelad i en regelsektion och en tillsynssektion och till inspektionen hör sex regionala järnvägsinspektörer. Järnvägsinspektionens personal uppgick vid årsskiftet 1995/96 till 27 anställda. I Banverkets regleringsbrev för 1995/96 har Järnvägsinspektionen givits ett eget ramanslag på 27 335 000 kr. Anslaget omfattar en tidsrymd av 18 månader med anledning av övergången från budgetår till kalenderår.

Luftfartsinspektionen är den del av Luftfartsverket som handhar myndighetsuppgiften "att utöva tillsyn över flygsäkerheten för den

civila luftfarten". Detta tillsynsansvar omfattar flygmateriel, bemanning, flygdrift, flygplatser (civila, statliga och kommunala) och flygtrafiktjänst samt även Luftfartsverkets driftfunktioner avseende de båda sistnämnda områdena. Chefen för Luftfartsinspektionen är enligt Luftfartsverkets instruktion ensam ansvarig för och beslutande i flygsäkerhetsfrågor. Uppgiften utförs genom fastställande av säkerhetsbestämmelser samt tillsyn över efterlevnaden av dessa bestämmelser genom verksamhetskontroll, tillträdeskontroll, certifiering och stödjande åtgärder i form av information, rådgivning samt analysarbete. Tillträdeskontrollen innebär kontroll av att verksamheter, individer, luftfartyg och flygmateriel uppfyller bestämda säkerhetskrav. Verksamhetskontrollen syftar till att kontrollera att verksamheter m.m. som givits tillträde till marknaden är av sådan standard att flygsäkerhetskraven tillgodoses.

Den civila luftfarten kännetecknas av ett långtgående internationellt samarbete och samordning i säkerhetsarbetet. Grunden för detta är den civila luftfartsorganisationen ICAO (International Civil Aviation Organization), ett FN-organ, i vilken Sverige är ett av cirka 180 medlemsländer. Anslutningen till ICAO regleras genom den s.k. Chicago-konventionen med tillhörande 18 annex. Genom det snabbt expanderande samarbetet i form av JAA (Joint Aviation Authorities, f.n. 26 luftfartsmyndigheter) förläggs en stor del av normarbetet till kommittéer eller grupper inom denna organisation. EU har antagit de bestämmelser, JAR (Joint Aviation Requirement), som JAA beslutat. De 26 luftfartsmyndigheterna är uppdelade i 18 fullvärdiga medlemmar och 8 kandidatmyndigheter utan rösträtt och befogenheter. I ett "Arrangements Document", som undertecknats av medlemmarna i JAA, har Luftfartsinspektionen förbundit sig att införliva fastställda JAR med egna bestämmelser. EU avser att i efterhand ta in fastställda JAR i bilaga 2 till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. När dessa JAR översatts till de officiella EU-språken och publicerats i Europeiska

gemenskapens officiella tidning får de status som EG-förordning och blir följaktligen direkt tillämpliga i Sverige. Till dess införlivar Luftfartsinspektionen fastställda JAR med de egna bestämmelserna.

Luftfartsinspektionen är indelad i fem sektioner och fyra distriktskontor belägna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Umeå. Luftfartsinspektionens personal uppgick vid årsskiftet 1995/96 till ungefär 130 personer och inspektionens budget för 1996 är beräknad till 90 miljoner kronor. Cirka 60% av budgeten täcks genom direkta avgifter som Luftfartsinspektionen tar ut av marknaden enligt fastställda taxor. Resterande del av budgeten täcks av Luftfartsverkets trafikintäkter och övriga intäkter.

Sjöfartsverket bildades 1956 genom att dåvarande Lotsstyrelsen, Sjökarteverket och den del av Kommerskollegium som sysslade med fartygsinspektion slogs samman till en myndighet. I Sjöfartsverket ingår *Sjöfartsinspektionen* som en av sex avdelningar. Chefen för Sjöfartsinspektionen, sjösäkerhetsdirektören, ansvarar för och beslutar i frågor gällande den tillsyn över sjösäkerheten som åvilar Sjöfartsverket enligt fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg samt vissa andra författningar. Sjöfartsinspektionen ansvarar även för sjöfartens miljösäkerhetsfrågor och då också för sådana miljöfrågor som inte är olycksrelaterade (separatorer, tankrengöringssystem och liknande, utsläpp i luften och avfall ombord). Enligt Sjöfartsverkets instruktion är sjösäkerhetsdirektörens ansvar dessutom bestämt till frågor om fastställande av tekniska säkerhetsnormer för fartyg, fastställande av normer för räddningsorganisationen ombord på fartyg och fastställande av normer för farledsanordningar, som det är Sjöfartsverkets uppgift att sköta. Detta innebär inte att allt normarbete på sjösäkerhetsområdet beslutas av sjösäkerhetsdirektören utan sådant arbete sker också på andra avdelningar inom Sjöfartsverket. Sjösäkerhetsdirektören ansvarar dock för all tillsyn över att fastställda säkerhetsnormer följs och för sådan undersökning av sjöolyckor, som det är Sjöfartsverkets uppgift att handha. Sjöfartsverkets tillsyn avser främst svenska fartyg som är

föremål för periodiskt återkommande besiktningar. Även utländska fartyg blir i viss utsträckning föremål för tillsyn. Detta sker inom ramen för det, mellan ett antal europeiska länder, träffade hamnkontrollavtalet enligt vilket Sverige åtagit sig att inspektera 25% av de utländska fartyg, som anlöper svensk hamn. Sjöfartsinspektionen har omkring 125 anställda. Av dessa arbetar 60 personer på förvaltningen i Norrköping och de övriga på regionala tillsynskontor i Stockholm, Göteborg, Malmö och Rotterdam. Sjöfartsinspektionens verksamhet omsätter cirka 85 miljoner kronor per år. Verksamheten finansieras dels genom besiktningssavgifter, som idag täcker cirka 30% av verksamhetens kostnader, och dels av sjöfartsavgifter (fyr- och farledsavgifterna), som står för största delen av Sjöfartsverkets intäkter.

1.3 Bakgrund

I Trafikuskottets betänkande 1990/91:TU20 uttalades att Luftfartsinspektionen borde skiljas från Luftfartsverket och inrättas som en särskild myndighet. I betänkandet uttalade Trafikuskottet vidare att man i ett längre perspektiv kunde tänka sig att i ett och samma verk sammanföra Luftfartsinspektionen med annat organ som arbetade med normer för och hade tillsyn över personal och materiel i säkerhetshänseende på trafikområdet. Enligt utskottet var tiden mogen att avskilja Luftfartsverkets rörelsedrivande och kommersiella verksamhet från arbetet med normer för och tillsyn av luftfarten i säkerhetshänseende. Riksdagen har därefter (rskr. 1992/93:245) godkänt av regeringen föreslagna riktlinjer för det fortsatta arbetet med en ny myndighetsstruktur inom Luftfartsverket i syfte att bl.a. åstadkomma ett tydligare myndighetsansvar. Riksdagen bemyndigade vidare regeringen att överföra viss kommersiell verksamhet inom Luftfartsverket till att drivas i aktiebolagsform. Med stöd av bemyndigandet bolagiserades handling-verksamheten vid Arlanda och Landvetters flygplatser år 1995.

Riksdagens revisorer inledde under våren 1993 en generell granskning av tillsyn med koncentration på järnvägssektorn med anledning bl.a. av den kommande avregleringen av järnvägstrafiken. Revisorerna framhöll i sin rapport bl.a. att lagstiftningen borde utformas så att uppgifter och ansvar lades direkt på Järnvägsinspektionen. Revisorerna anförde också att det under deras granskning framkommit att många frågor rörande tillsyn av spårtrafikens säkerhet var förknippade med problem som var gemensamma för flera transportsätt. Dessa frågor angav revisorerna till: avreglering, tillsyn och egenkontroll, farligt gods, riskanalyser och oberoende.

I förslag till riksdagen, 1994/95:RR7, angående tillsyn av spårbunden trafik föreslog Riksdagens revisorer jämte annat att Järnvägsinspektionen skulle ges en ökad självständighet och att förutsättningarna för och utformningen av en för transportområdet gemensam inspektion för tillsyn och säkerhet skulle utredas. Ett antal verk, myndigheter och organisationer inom trafiksektorn hade givits tillfälle att yttra sig över rapporten. I flera yttranden (t.ex. Statens haverikommission, Statsanställdas förbund och Statstjänstemannaförbundet) framhölls att lagstiftningen borde utformas så att tillsyns-, normgivnings- och undersökningsuppgifter lades direkt på Järnvägsinspektionen medan andra (SJ och SL) dessutom föreslog att Järnvägsinspektionen skulle skiljas från Banverket.

Trafikutskottet hemställde i betänkande 1994/95:TU3 att regeringen borde pröva de frågor som revisorerna aktualiserat och betänkande bifölls av riksdagen den 15 december 1994 (rskr. 1994/95:84).

1.4 Avgränsningar

Regeringen har tillsatt några andra utredningar, vilkas arbete har beröringspunkter med inspektionsutredningen.

Den 23 februari 1995 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppdrag att bl.a. se över Banverkets myndighetsuppgifter. Enligt direktiven skall utredaren föreslå utformning, finansiering och lokalisering av förändrade myndighets- och förvaltningsuppgifter inom järnvägssektorn inför kommande förslag till nya regler för järnvägstrafiken. Vidare skall utredaren redovisa en analys av Banverkets myndighetsuppgifter och roll inom järnvägssektorn samt föreslå eventuella förändringar. Förslagets inriktning skall vara att Banverkets roll som sektorsorgan för järnvägstransportsektorn bör förstärkas och bli mer väldefinierad samt en mer långtgående helhetssyn vad gäller infrastruktur och trafik. Utredaren skall samordna sina förslag med Banverkets förslag till ny inre organisation samt analysera förslagets konsekvenser för banhållningen. Inspektionskommittén har tagit del av ett av utredningen avlämnat delbetänkande (SOU 1996:9) och slutbetänkande (SOU 1996:33). I vårt eget förslag till författningsförändringar har vi inte beaktat de förändringar i Banverkets instruktion som kan bli resultatet av Banverksutredningens arbete.

Sjöverksamhetskommittén, som tillkallades den 9 december 1993, skall överväga en ytterligare samordning och effektivisering av statens maritima verksamhet. Uppdraget avser i första hand den verksamhet som bedrivs av Marinen, Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Sjöpolisen och kommittén skall bedöma om den inriktning som hittills gällt för myndighetsuppgifterna inom denna del av statens maritima verksamhet fortfarande är ändamålsenlig i alla delar. Sjöverksamhetskommitténs förslag påverkar inte Inspektionskommitténs arbete.

Sjösäkerhetskommittén, som tillkallades den 22 december 1994, skall analysera möjligheterna att ytterligare utveckla säkerheten inom sjöfarten. Kommittén skall lämna förslag på hur det nationella och internationella sjösäkerhetsarbetet bör inriktas och bedrivs för att förbättra säkerheten främst i den sjöfart som berör Sverige. Kommittén skall utarbeta ett handlingsprogram för ökad sjösäkerhet med speciell inriktning på passagerartransporter med färjor och redovisa en samlad strategi för det svenska agerandet i

Europeiska unionen, IMO (International Maritime Organization), och i det övriga internationella arbetet. Inspektionskommittén har inte funnit att Sjösäkerhetskommitténs arbete innehåller något som kan ha betydelse i de frågor vi har att ta ställning till.

2 Frågan om en sammanslagen inspektionsmyndighet

Kommittén anser det inte motiverat att inspektionerna slås samman till en myndighet. Samordningsfördelar kan enligt kommitténs uppfattning uppnås på annat sätt.

Tanken att inrätta en gemensam inspektionsmyndighet för delar av transportområdet framfördes av Trafikutskottet i betänkandet 1990/91:TU20. Idéen var inte ny och hade troligen sin bakgrund i tidigare diskussioner rörande en eventuell sammanslagning av Vägverket och Banverket.

När Riksdagens revisorer under våren 1993 inledde sin granskning av tillsyn, som resulterade i rapporten 1993/94:8, aktualiserades åter frågan om en enda sammanslagen inspektionsmyndighet. Under sin granskning fann revisorerna att många frågor rörande tillsyn av spårtrafikens säkerhet var förknippade med problem gemensamma för flera transportsätt. Revisorerna ansåg att detta gällde trots olikheter i teknik, organisation och tradition mm. I det i avsnitt 1.3 omnämnda förslaget till riksdagen 1994/95:RR7, som grundade sig på den ovannämnda rapporten, angav revisorerna dessa frågor till: avreglering, tillsyn av egenkontroll, farligt gods, riskanalyser, olycksutredningar och oberoende. I rapporten anförde revisorerna följande:

"Den avreglering som pågår inom flera transportområden väcker t.ex. frågan om hur tillsynen skall organiseras när organisationsformerna förändras. Hur skall t.ex. knytningar mellan till-

synsmyndigheter och verksamhetsutövare som tidigare varit verk-samma på marknaden balanseras vid tillsynen?

Hur tillsynsmyndigheterna skall hantera det starka inslaget av egentillsyn är också ett genomgående problem. Vilka krav skall ställas på företagens egentillsyn, vilken ledning som skall ges och hur tillsynen skall gå till är härvid viktiga frågor. En anknyttande fråga är i vad mån tillsynen skall anpassas för att ge plats för en tillsyn som är mer direkt inriktad på tillsyn av egentillsynen.

Frågor om farligt gods är i högsta grad gemensamma för de olika transportslagen, samtidigt som reglerna till stor del är internationella. Behovet av harmonisering av reglerna mellan transportsätt och länder påtalas ofta. En första förutsättning för en väl fungerande tillsyn är god överblick över gällande bestämmelser.

Transporter av farligt gods sker ofta med mer än ett transportslag varvid det ofta uppkommer frågor kring vilket regelsystem som skall tillämpas. Det gäller inte minst internationella transporter. En annan förutsättning är god överblick över var och hur transporter av farligt gods sker och vilka olyckor och tillbud som inträffar.

Risikanalyser och utredningar av olyckor är viktiga förutsättningar för att tillsynen skall kunna inriktas mot de stora riskerna och mot att förebygga olyckor. Viktiga, principiella frågor är härvid gemensamma för såväl verksamhetsutövare som tillsynsmyndigheter. Vilka metoder som skall användas i tillsynen av transporter av farligt gods för att brister och lagbrott skall kunna åtgärdas är ytterligare problem som är gemensamt för tillsynsmyndigheterna.

Informationsteknologi kommer förmodligen att få allt större betydelse inom transportområdet som helhet. Det gäller också den transportinformatik som kan användas i övervaknings- och tillsynssyfte. Härvid kommer möjligheterna till ökad säkerhet men även vissa problem att uppstå. Erfarenheter torde härvid vara överförbara mellan transportsätten. Som regeringen har redovisat i årets budgetproposition kommer ändringar i lagstiftning, myndighetsinstruktioner, administrativa rutiner m.m. att erfordras bl.a. för att hantera de integritetsproblem som kan uppstå.

Grunden för de analysinstrument och tekniker som man arbetar med för att hantera flera av de ovan nämnda problemen är oberoende av transportslag. Även för de mera praktiska inslagen i tillsynen skulle ett ökat erfarenhetsutbyte rörande t.ex. egentillsyn och tillsynsmyndigheterna oberoende vara värdefullt.

Revisorerna anser därför att förutsättningarna för en inspektion som är gemensam för transportområdet bör utredas. I denna skulle då även tillsyn inom vägtrafikområdet och utredningar av stora olyckor ingå.

En väsentlig fördel med en transportinspektion är enligt revisorerna ökade möjligheter för en tillsyn som är oberoende av verksamhetsutövarna. Även förutsättningarna för mer likvärdiga bedömningar av risker och förebyggande insatser ökar. En annan fördel är att möjligheterna att använda gemensam expertis – för t.ex. regler och statistik – och att utveckla gemensamma analysinstrument och praktiska tillsynsmetoder blir större. En nackdel skulle kunna vara den minskade närheten till respektive verksamhet. En gemensam inspektion innebär inte att den specialisering som är knuten till respektive transportslag behöver upphöra.”

Bland de remissinstanser, som yttrade sig över rapporten i de delar som berör kommitténs arbete, var flera i princip positiva till förslaget att frågan om en gemensam transportinspektion utreddes. Några remissinstanser var negativa och menade att skillnaden mellan inspektionernas arbete var för stor och att en utredning därför inte var meningsfull. Merparten av remissinstanserna hade också svårt att finna några konkreta fördelar med en sammanslagning av inspektionerna. Åsikterna i denna del var delvis motsägelsefulla även om flera anslöt sig till de allmänna synpunkter som revisorerna anförde.

I juni 1994 beslöt Järnvägsinspektionen, Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen att inleda ett fördjupat samarbete mellan de tre inspektionerna. Man bestämde att inledningsvis inrikta sig på tre områden: utredningsmetodik för olyckor och tillbud, analysmetodik för händelser (trendanalysmetodik) och inre kvalitetsarbete (egenkontroll och kvalitetssäkring). Inom varje område tillsattes en gemensam arbetsgrupp med uppdrag att undersöka dagsläget samt överväga möjligheterna till framtida samarbete. De tre inspektionerna gavs ansvar för sammankallandet av en arbetsgrupp vardera. Dessa arbetsgrupper har i rapporter redovisat förslag till olika former av samarbete inom arbetsområdena.

I sin rapport anförde Riksdagens revisorer, som tidigare redovisats, sex frågor som enligt revisorerna var förknippade med problem som var gemensamma för flera transportsätt och som

revisorerna därför menade utgjorde skäl för att sammanföra inspektionerna till en myndighet. Kommittén tar i det följande upp dessa frågor var för sig.

2.1 Avreglering

Frågor sammanhängande med en avreglering på transportområdet saknar enligt kommitténs mening intresse vid en bedömning om det är lämpligt att slå samman inspektionerna till en myndighet. Dessa frågor har däremot en helt annan betydelse när det gäller inspektionernas självständighet men detta återkommer vi till i ett senare avsnitt.

2.2 Tillsyn och egenkontroll

Luftfartsinspektionen har sedan tillkomsten av SAS varit engagerad i samarbete med de danska och norska flygsäkerhetsmyndigheterna. Samarbetet har bl.a. resulterat i utveckling av begreppet egenkontroll, som numera allmänt nyttjas som tillsynsfilosofi även inom andra samhällssektorer. Samarbetet har sedermera kommit att omfatta även Finland och Island. Det nordiska synsättet har lagt grunden till att krav på kvalitetssäkring införts i de kommande harmoniserade europeiska flygdriftsbestämmelserna.

Inspektionerna har, som tidigare redovisats, ett samarbete rörande egentillsyn och kvalitetssäkring och därutöver i olika former återkommande kontakter med Statens haverikommission. De har också knutit förbindelser med andra myndigheter för att förstärka den egna kompetensen och finna gemensamma arbetsmetoder för att öka säkerheten inom det egna tillsynsområdet. Så ingår t.ex. Järnvägsinspektionen, Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen i ett nätverk för utbyte av erfarenheter avseende kvalitetsfrågor o.dyl. tillsammans med Försvarets materielverk och Statens kärnkraftsinspektion. Järnvägsinspektionen har också ett formali-

serat erfarenhetsutbyte och samarbete avseende driftsäkerhets- och produktionssäkerhetsfrågor med nordiska trafiksäkerhetschefer, SJ, Banverket, norska statsbanorna, danska statsbanorna och Statens järnvägar i Finland. Järnvägsinspektionen, Arbetarskyddsstyrelsen och Yrkesinspektionen har återkommande överläggningar i tillsynsfrågor och planering av samordnade tillsyner. Järnvägsinspektionen har också deltagit i utbildning i säkerhetsstyrning och resurskontroll anordnad av Det Norske Veritas.

Enligt kommitténs uppfattning är de samverkansformer som inspektionerna idag har i olika former i fråga om tillsyn och egenkontroll av sådant slag att det saknas anledning att tro att inspektionerna skulle ha något att vinna i denna del om de slogs samman till en myndighet. Obundenheten gör att varje inspektion, på ett lätt och mindre byråkratiskt sätt, kan välja just de former och de partners för samverkan i sådana frågor som bäst svarar mot varje inspektions verksamhetsinriktning.

2.3 Farligt gods

Enligt förordningen (1982:923) om farligt gods är Statens räddningsverk transportmyndighet i fråga om landtransporter, Luftfartsverket i fråga om lufttransporter och Sjöfartsverket i fråga om sjötransporter. För frågor som inte kan hänföras till ett visst transportslag är Statens räddningsverk transportmyndighet. Det åligger transportmyndigheterna att meddela föreskrifter enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Enligt samma lag är Sjöfartsverket tillsynsmyndighet för sjötransporter, Luftfartsverket för lufttransporter, polismyndigheterna för landtransporter utom järnvägstransporter, tullmyndigheterna när det gäller gränskontroll av transporter, Sprängämnesinspektionen för landtransporter i vissa fall och Banverket för järnvägstransporter. När det gäller Sjöfartsverkets och tullmyndigheternas tillsynsområden utövas tillsynen även av Kustbevakningen i den utsträckning som Sjöfarts-

verket och Generaltullstyrelsen var och en inom sitt område beslutar i samråd med Kustbevakningen.

Problemen med farligt-gods-transporter skiljer sig väsentligt mellan transportgrenarna. Så utför t.ex. luftfarten endast en ringa mängd transporter av farligt gods, och då i små kvantiteter. Sjöfarten transporterar, t.ex i tankfartyg, mycket stora volymer och med helt andra risker än vad som är fallet med t.ex. järnvägs-transporter. Anknytning mellan sjöfart och järnväg finns egentligen endast vid de fall som farligt gods lastas på järnvägsvagn och transporteras med färja. För järnvägstransporter i övrigt liknar problemställningarna snarast vad som gäller vid landsvägs-transporter än någon annan transportgren. Transporter med farligt gods berör också fler tillsynsmyndigheter än de tre nu aktuella inspektionerna.

När det gäller farligt gods planerar och genomför Järnvägsinspektionen samordnade tillsyner med Statens räddningsverk, Polisen, Tullverket och Kustbevakningen. Även Luftfartsinspektionen deltar i detta projekt (SAMTILL). Luftfartsinspektionen ingår också i delegationen för farligt gods (DFG) tillsammans med samtliga myndigheter som berörs av hanteringen av sådant gods samt marknadens intresseorganisationer.

Sjöfartsinspektionen har olika pågående samarbetsprojekt i förebyggande och informativt syfte. Ett av dessa är SAMKEM (samordning av befolkningsskyddet och räddningstjänsten inom kemikalieområdet), vilket är ett förebyggande samarbetsprojekt mellan Sjöfartsinspektionen, Arbetarskyddsstyrelsen, Kemikalieinspektionen, Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Boverket, Statens räddningsverk, Sprängämnesinspektionen och Socialstyrelsen. I fråga om oljeskadeskydd driver Sjöfartsinspektionen ett förebyggande uppföljningsprojekt tillsammans med Kommunförbundet, Kustbevakningen, Naturvårdsverket och Statens räddningsverk.

Kommittén har inte kunnat finna att inspektionerna, om de slogs samman till en inspektionsmyndighet, i något hänseende skulle kunna tillföras mera sakkunskap eller erfarenhet när det

gäller transport av farligt gods än vad som redan nu sker. Inte heller i denna del menar vi därför att en sammanslagning av inspektionerna skulle medföra en förbättring av deras verksamhet.

2.4 Riskanalyser

Som redan tidigare nämnts har Järnvägsinspektionen, Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen en gemensam arbetsgrupp inom området riskanalyser. Arbetsgruppen har i en rapport till direktörerna för inspektionerna redovisat en analys av inspektionernas arbeten inom respektive ansvarsområden samt lämnat förslag till arbetsprogram för fortsatt samverkan. Från detta kan nämnas att direktörerna beslutat om fördjupad samverkan rörande utveckling av s.k. Baysiansk metodik för riskbedömning. Projektet har i en tidigare fas initierats och drivits av Luftfartsinspektionen och Kommunikationsforskningsberedningen. Sjöfartsverket har ett samarbete med Maritime Consulting AB i riskanalysfrågor. Järnvägsinspektionen deltar också i ett informationsutbyte genom seminarier i ett nätverk tillsammans med myndigheter, organisationer, institut och företag i MTO-frågor (Människa-Teknik-Organisation). Luftfartsinspektionen har på liknande sätt kontakter med Linköpings Universitet, Kungliga Tekniska Högskolan och Forsvarets Forskningsanstalt inom detta område. Redan tidigt började man inom luftfarten arbeta med denna typ av frågor. Man har använt simulatorer sedan 1960-talet och stora forskningsinsatser har gjorts när det gäller "det mänskliga elementet" i flygsystemet. För att ytterligare förbättra och kraftsamla inom ämnet har man på nationell basis bildat ett "Råd för forskning, teknologiutveckling och undervisning om människan i flygsystemet" samt även "Svenskt Centrum för Människan i Flygsystemet" tillsammans med bl.a. FOA, FMV, FFA, Saab Aircraft, Saab Military Aircraft, SAS Flight Academy, Flygvapnet och Linköpings Tekniska Högskola.

Järnvägsinspektionen har bekostat ett projektarbete "Riskhantering inom svensk spårvägstrafik", som utförts av Väg- och Trafikinstitutet i Linköping. Projektets slutrapport syftar till att vara ett stöd vid spårvägsföretagens identifiering, analys och åtgärdande av trafiksäkerhetsbrister. En möjlig fortsättning kan vara en motsvarande studie för järnvägstrafik.

Enligt vad utredningen erfarit har Kärnkraftsindustrin och offshore-industrin en gedigen kunskapsbank när det gäller riskanalyser och säkerhetsstyrning. Det är troligt att det finns mycket att vinna för inspektionerna om de fördjupar sina kunskaper genom erfarenhetsutbyte med sådana branscher. Det kan nämnas att chefen för Luftfartsinspektionen ingår i Kärnkraftsinspektionens styrelse och därigenom sker ett visst kunskaps- och erfarenhetsutbyte.

2.5 Olycksutredningar

På detta område har som framgått de tre inspektionerna en gemensam arbetsgrupp som arbetar med genomgång av arbetsrutiner och metoder. En redovisning i form av en rapport har avgivits av arbetsgruppen. Denna har inte kunnat finna det ändamålsenligt att inspektionerna skall driva en utveckling med uniform utredningsmetodik vad avser olyckor och tillbud inom ansvarsområdena. Gruppen anser att förutsättningarna och verksamhetsområdena uppvisar alltför stora skillnader i karaktären för att en sådan metodik skall vara förnuftig. Däremot anför gruppen att delar av respektive inspektions utredningsmetodik kan vara lämplig att harmonisera. I rapporten från gruppen finns redovisat ett arbetsprogram för en sådan samverkan. Direktörerna för inspektionerna har ställt sig bakom gruppens förslag.

Luftfartsinspektionens utredningsverksamhet baseras dels på lagen om undersökning av olyckor samt till lagen hörande förordning och dels på de internationella riktlinjer som formuleras i ICAO:s annex 13, som i detalj reglerar hur utredning och rappor-

tering skall ske och hur begreppet haveri skall definieras. Luftfartsinspektionen arbetar för närvarande med en förbättring av störningsrapporteringen med syfte att tillföra större datamängd i analysverksamheten.

Luftfartsolyckor och allvarliga tillbud enligt Annex 13 registreras f.n. i databasen NORDAIDS (The Nordic Accident and Incident Data System). Även sådana händelser i USA, Canada och Tyskland ingår i denna databas och omfattar f.n. cirka 70 000 utredda fall. Genom en komplettering av analysverksamheten med störningsmängden kommer trendanalyser och identifiering av potentiella risker att kunna ske med större säkerhet.

Ansvar för olycksutredningar ligger primärt på Statens haverikommission. Luftfartsinspektionen biträder vid dessa utredningar och ställer experter till haverikommissionens förfogande. Av detta följer att Luftfartsinspektionen har ett intimt samarbete och erfarenhetsutbyte med haverikommissionen. Alla haverikommissionens utredningar, samt vissa intressanta sådana som Luftfartsinspektionen själv utfört, behandlas vid ett haverisammanträde. Ett sådan sammanträde kan resultera i beslut om olika flygsäkerhetsåtgärder. Dessutom sker på olika sätt en återföring av vad som förevarit till operatörer och flygare.

Järnvägsinspektionen samarbetar på samma sätt som Luftfartsinspektionen med Statens haverikommission när det gäller att utreda olyckor. Haverikommissionen har fastställt att olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har medfört att minst fem människor avlidit eller skadats allvarligt eller medfört materiella skador för mer än 20 miljoner kronor, skall utredas av haverikommissionen. Enligt 24§ järnvägssäkerhetslagen åligger det verksamhetsutövarna att rapportera olyckor eller olyckstillbud. Omfattningen av denna rapporteringsskyldighet bestäms av Järnvägsinspektionen. Inspektionen kräver att en olycka som medfört att en person avlidit eller skadats allvarligt eller medfört materiella skador för mer än en miljon kronor rapporteras. Järnvägsinspektionen har beslutat att dessa olyckor, för det fall de inte utreds av haverikommissionen, skall utredas av inspektionen, som

då kan välja att själv utreda eller följa verksamhetsutövarens egen utredning. Övriga olyckor eller tillbud anser Järnvägsinspektionen att det ingår i verksamhetsutövarnas internkontroll att utreda.

Till stöd för sitt utredningsarbete har Järnvägsinspektionen tillgång till två ADB-system. Det ena, JAS (Järnvägsinspektionens Administrativa System), används för registrering av olycks- och tillbudsrapportering och det andra, HÅR (Järnvägsinspektionens händelseregister), används för registrering bl.a. av olyckor, tillbud och händelser med syfte att söka efter trender och samband av olika slag.

Statens haverikommission utreder sjöolyckor i den omfattning som lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor föreskriver. Sjöfartsinspektionen utreder övriga sjöolyckor eller tillser att utredning, som tagits fram i annan ordning, sammanställs. Sjöfartsinspektionen har dock att tillse att en sådan utredning är tillräckligt belysande. Sjöfartsinspektionen har till sin hjälp vid utredningar två ADB-system. I FTS (FartygsTillsynsSystemet) samlas grundläggande fartygsuppgifter och rapporthantering efter förrättning. I fartygsdelen finns alla svenska fartyg, som är underkastade Sjöfartsverkets tillsyn, registrerade. SOS (SjöOlycksSystemet) är ett databaserat system för registrering och lagring av data om sjöolyckor. I kombination med FTS skall SOS kunna användas i analysarbetet för att söka efter trender och samband av olika slag. I likhet med övriga inspektioner biträder också Sjöfartsinspektionen Statens haverikommission med experter vid haverikommissionens utredningar av sjöolyckor och samarbetar i olika former med denna.

Statens haverikommission är en oberoende haveriutredningsmyndighet. Haverikommissionen skall utreda sådana olyckor eller tillbud till olyckor som anges i 2§ lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. För haverikommissionen gäller inga begränsningar i utredningsverksamheten utan den beslutar själv över vad den vill utreda. Haverikommissionen kan också, som framgått tidigare i detta avsnitt, överlåta till annan att göra dessa utredningar.

Genom samarbetet med haverikommissionen och de erfarenheter inspektionerna därigenom tillförs samt med beaktande av den utveckling som sker av inspektionernas teknikstöd finner kommittén att inspektionerna knappast kommer längre i samordningshänseende när det gäller olycksutredningar genom en sammanslagning.

2.6 Oberoende

Riksdagens revisorer anförde att det enligt deras uppfattning var en väsentlig fördel med en sammanslagen inspektionsmyndighet eftersom detta ökade möjligheterna för en tillsyn som var oberoende av verksamhetsutövarna. Detta skulle även öka förutsättningarna för mer likvärdiga bedömningar av risker och förebyggande insatser. Slutligen, menade revisorerna, skulle möjligheterna bli större att använda gemensam expertis och att utveckla gemensamma analysinstrument samt praktiska tillsynsmetoder.

Kommittén delar revisorernas åsikt att det är viktigt att tillsynsverksamheten ligger utanför verksamhetsutövarnas kontroll och påverkan. Vi anser att inspektionerna genom vad som ovan redovisats om samarbetsformer och kontaktytor kontinuerligt tillförs ny kunskap och erfarenhet i sådan utsträckning och i sådana former att vad revisorerna anfört som stöd för sammanslagning av inspektionerna till en myndighet inte motiverar detta. Inspektionernas oberoende är en viktig fråga och utredningen återkommer till inspektionernas ställning i ett senare avsnitt.

2.7 Övrigt

Som tidigare nämnts har inspektionerna också tillsatt en tredje gemensam arbetsgrupp som arbetat med intern kvalitet dvs. inspektionernas kvalitet i sitt eget arbete. Gruppen har också avlämnat en rapport. I sin redovisning har gruppen framfört att alla in-

spektionerna har ett kvalitetsarbete igång men att det är av olika omfattning. Det finns en gemensam del i inspektionernas arbete inom detta område. Gruppen har funnit flera skäl till att inspektionerna fortlöpande bör utbyta erfarenheter bl.a. vad gäller utbildning och hjälpmedel i kvalitetsarbetet. I rapporten finns vidare ett program intaget där ett sådant arbete beskrivs. Direktörerna för inspektionerna har ställt sig bakom gruppens förslag.

Ett första steg har också tagits för ett samarbete mellan inspektionerna i medicinska frågor. I föreskrifter finns intaget medicinska krav på personal i säkerhetstjänst inom luftfartens samt inom järnvägens område. Det finns även bestämmelser för periodiska hälsokontroller eller undersökningar. På sjöfartens område ställs också liknande krav. Utvecklingen av behandlingsmetoder m.m. är exempel där utbyte av erfarenheter är värdefullt speciellt i fråga om möjligheterna till att meddela dispenser från gällande föreskrifter.

2.8 Sammanfattning

De positiva effekter som kan uppnås genom en sammanslagning av de tre inspektionerna ligger, som utredningen ser det, inom följande områden: generell inspektionsmetodik och utredningsteknik, analysmetoder och riskvärdering, kvalitetsutveckling inom tillsynsverksamheten samt forsknings- och utvecklingsprogram av generell natur.

Kommittén anser att samordningsfördelar kan uppnås inom dessa områden utan att inspektionerna ombildas till en inspektionsmyndighet. Det pågående samarbetet mellan inspektionerna i arbetsgrupper är ett sätt och ett annat är de kontakter och det samarbete inspektionerna upprätthåller på olika områden i enlighet med vad som ovan redovisats.

Nackdelarna utgörs främst av de grundläggande skillnaderna mellan järnväg, luftfart och sjöfart. Den tekniska och operativa miljön och verksamheten inom respektive transportslag är så olik-

artad att fackkompetens inom respektive område knappast är användbar utanför den egna sektorn. För att på ett kompetent sätt kunna delta och även driva inspektionsverksamhet krävs långvarig och gedigen erfarenhet från respektive bransch. Inom luftfarten t.ex. är behovet av att ha aktuell branschkunskap så stort att man bl.a. måste ha flygoperativ personal i flygtjänst, som en del av arbetsuppgifterna, för att med trovärdighet kunna fullgöra olika tillsynsinsatser. En långt driven specialisering är således nödvändig inom respektive transportsektor.

Varje sektor har ett internationellt nätverk som i alla avseenden har olika struktur, innehåll och nationell medverkan. Både för Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen är det internationella samarbetet och samverkan med motsvarande utländska myndigheter av mycket stor vikt. Som exempel på detta kan, utöver vad som omnämnts i avsnitt 1.2, framhållas samarbetet mellan de skandinaviska luftfartsmyndigheterna. Det grundas på de skandinaviska ländernas avtal från 1951 om samarbete på luftfartens område. Luftfartsinspektionen har, tillsammans med sina danska och norska motsvarigheter sedan 1948 bedrivit gemensam flygsäkerhetstillsyn av SAS:s verksamhet. Detta har medfört en långt gången harmonisering av regelverk samt likriktning och samsyn i principiella flygsäkerhetsfrågor. Man har också i detta samarbete gemensamt fastställt mål och medel för tillsynsverksamheten och dessutom tillsammans bedrivit inspektörsutbildning med instruktörer från de tre länderna.

Genom nu beskrivna, men även genom olika andra samarbetsformer eller kontaktytor, tillförs inspektionerna kontinuerligt ny kunskap och erfarenhet. Kommittén har svårt att se att en sammanslagning av inspektionerna till en myndighet skulle kunna medföra någon ytterligare förbättring av deras arbete eller förstärkning på något område där de idag skulle kunna anses behöva en sådan. De skäl som riksdagens revisorer anfört för en sammanslagning av inspektionerna till en myndighet tillgodoses enligt kommitténs uppfattning genom de ovan redovisade kontakterna mellan inspektionerna och andra organisationer, myndigheter eller

intressegrupper samt genom inspektionernas medverkan i olika nätverk. Vi utgår också från att inspektionerna i framtiden, i enlighet med vad de själva anfört, kommer att utveckla samarbetet både mellan sig själva och andra till flera områden. Därmed saknas enligt kommitténs mening skäl att på de grunder som revisorerna anfört genomföra en så ingripande åtgärd med så vittgående konsekvenser som en sammanslagning av inspektionerna skulle medföra.

En sammanslagning skulle innebära att en, två eller alla inspektionerna omlokaliseras till annan ort. Oavsett lokaliseringsort räknar kommittén med att kostnaderna för detta torde bli relativt stora medan vinsterna är tveksamma. Erfarenhetsmässigt innebär också en omlokalisering risk för att berörda myndigheter tappar i kompetens under viss tid genom att anställda ofta väljer att byta arbete vid dessa tillfällen. Kommittén har under sitt arbete inte kunnat finna att det genom en sammanslagning av inspektionerna till en myndighet likväl skulle uppkomma fördelar av sådant slag att denna är motiverad. En sammanslagning av tre organ med så olika arbetsområden skulle, som kommittén ser det, närmast resultera i en myndighet bestående av de tre olika enheter som man har idag och som bara tillförts ytterligare en administrativ påbyggnad med de kostnader en sådan medför. Omlokaliseringen skulle också innebära ett inte oväsentligt minskat skatteunderlag för de berörda kommunerna som en gång fick de berörda verken lokaliserade till sig bl.a. av regionalpolitiska skäl.

3 Norm- och tillsynsarbetet

Kommittén anser att utrednings- och tillsynsarbete tillför erfarenhet som är fruktbarande både för normarbetet som sådant och för verksamhetsutövarnas tilltro till denna verksamhet. Kommittén har därför funnit att norm- och tillsynsarbetet inte bör skiljas åt.

Inspektionerna svarar för utarbetandet av säkerhetsnormer inom respektive transportområde samtidigt som de också utövar tillsyn över efterlevnaden av gällande regler. I utredningens direktiv ingår att belysa om detta förhållande bör föranleda en åtskillnad av ansvaret för norm- och tillsynsarbetet.

Transportområdet är idag starkt internationaliserat. Detta innebär att mycket normarbete sker i internationella organ. I dessa organ beslutas regler och föreskrifter, som de nationella myndigheterna införlivar i nationell normgivning. Så är exempelvis, som redovisats i avsnitt 1.2, förhållandet beträffande Luftfartsinspektionen. Till Chicago-konventionen finns f.n. 18 Annex vilka utgör grundvalen för luftfartens normer i samtliga till ICAO (International Civil Aviation Organization) anslutna länder (f.n. 184 st). Dessa Annex innehåller förutsättningarna för internationell såväl som nationell luftfartsverksamhet. Konventionens artiklar är i allt väsentligt intagna i den svenska luftfartslagstiftningen på motsvarande sätt som hos andra välutvecklade luftfartsnationer. ”Standards and Recommended Practices” i Annexen är i sin tur inarbetade i de nationella föreskrifterna; för svenskt vidkommande i BCL (Bestämmelser för Civil Luftfart). Inom ICAO har det

sålunda, framför allt för transportflyget, under åren utvecklats grundläggande krav för en säker luftfart. Flygsäkerhetsläget uppvisar stora skillnader mellan olika regioner i världen. Detta har lett fram till att välutvecklade luftfartsnationer driver förutsättningsarna för flygsäkerhetsarbetet även i andra former och strukturer. Inom Europa har samarbetet utvecklats inom JAA (Joint Aviation Authorities). JAA har f.n. 26 medlemsstater. Diskussioner pågår om att omvandla JAA till en enda sammanslagen europeisk luftfartsmyndighet. De nuvarande nationella luftfartsmyndigheterna skulle därvid komma att få en annan roll än idag.

Arbetet inom JAA syftar till en europeisk harmonisering av flygsäkerhetsregler. Detta arbete har resulterat i att det sannolikt före år 2 000 kommer att föreligga ett enda regelverk inom hela JAA-sfären. Luftfartsinspektionen kommer att ha ett viktigt arbete att utföra när det gäller att införliva nya regler i det svenska regelverket. I denna fråga har Luftfartsinspektionen framhållit att det skulle vara ett dubbelarbete om denna regelgivning lades på någon annan än inspektionen eftersom man då skulle få två organ som sysselsattes med tolkningen av bestämmelserna. För att rätt kunna tillämpa bestämmelserna vid tillsynsinsatserna menar inspektionen att det krävs att inspektionen har varit delaktig i framtagningsprocessen och att de grundläggande värderingarna är väl kända och accepterade. Medverkan inom JAA i framtagningsprocessen av bestämmelser kräver enligt Luftfartsinspektionen praktisk kompetens som endast kan erhållas och vidmakthållas genom tillsynsarbete ute på marknaden. Inspektionen har vidare framhållit att om man ser till hur andra flygsäkerhetsmyndigheter arbetar så anses utgivning av normer och utövandet av tillsyn inom samma myndighet som självklara delar av tillsynsmyndighetens normala arbete. Luftfartsinspektionen har uppgivit att man inte känner till någon flygsäkerhetsmyndighet inom vilken man inte har ansvar för både normer och tillsynsverksamheten.

På sjöfartens område bedrivs ett omfattande internationellt säkerhetsarbete. Det pågår t.ex. en ständig utveckling av regler och föreskrifter för fartyg och fartygsdrift inom FN-organet IMO

(International Maritime Organization). Sådant arbete bedrivs också inom Helsingforskommissionen för Östersjöarbetet och inom EU. På samma sätt som gäller för luftfartsområdet bedrivs verksamheten med att ta fram säkerhetsbestämmelser för sjöfarten av internationella organ. Sjöfartsinspektionens uppgift i den delen är att delta i arbetet med underlag för dessa normer och införliva nya regler med det svenska regelverket.

När det gäller järnvägsområdet har man också påbörjat ett internationellt normarbete. Detta har emellertid inte kommit lika långt som det har för luft- och sjöfart. Europeiska gemenskapernas råd har antagit direktiv (95/18/EG och 95/19/EG) med regler för gränsöverskridande trafik. Dessa direktiv innehåller krav på trafiktillstånd som kan utfärdas inom vilken medlemsstat som helst till företag verksamma inom den staten och som uppfyller vissa villkor. Trafiktillstånden gäller sedan inom EES-staterna. Inom de stater som ett företag avser att trafikera skall sedan ett säkerhetsintyg utfärdas om företaget uppfyller de krav som respektive stat uppställer. Trafiktillstånd (licens) och säkerhetsintyg motsvarar tillsammans tillstånd i enlighet med den svenska järnvägssäkerhetslagen och detta utfärdas efter prövning av järnvägsinspektionen. Tillsynen av tillståndspliktig verksamhet kan till stor del sägas vara en uppföljning av lämnade tillstånd. Tillståndsgivande verksamhet har därför ett intimt samröre med tillsynsverksamheten. Det internationella beroendet kan förväntas öka med ett växande europeiskt samarbete och med tillkomsten av järnvägsförbindelsen över Öresund.

Tillsynsarbete i förening med normgivning bedrivs av flera olika myndigheter. Kommittén har därför funnit det värdefullt att inhämta information om sådan verksamhet hos andra organ och jämföra deras verksamhet med inspektionernas arbete. Under sitt arbete har utredningen sammanträffat med företrädare dels för Statens haverikommission, som är en utredningsmyndighet, dels med företrädare för vissa tillsynsmyndigheter. Till dessa hör: Statens kärnkraftsinspektion, Sprängämnesinspektionen, Elsäkerhetsverket och Kemikalieinspektionen. Vid sidan av tillsynsansva-

ret har dessa myndigheter också givits ansvaret för norm- och regelarbetet inom sitt område. Inte i något fall har dessa myndigheter varit av den uppfattningen att det skulle vara lämpligt att skilja på tillsynsansvar och regelgivning. De har i stället ansett att tillsynsarbetet är en förutsättning för normarbetet och att ingetdera skulle fungera tillfredsställande utan det andra.

Genom tillsynsarbete och utredningsarbete i samband med olyckor eller tillbud får tillsynsmyndigheterna erfarenheter som sedan återförs till arbetet med föreskrifter och normgivning. Man har i en myndighet uttryckt det så att det är viktigt att man i normgivningsarbetet inte fastnar bakom skrivbordet utan deltar i tillsynsarbetet och därigenom medverkar i ett fruktbarande återförande av erfarenhet till normarbetet. Några myndigheter har på särskilt sätt formaliserat denna återrapportering för att inte förlora kunskap från skilda delar av tillsynsverksamheten. Vid de olika sammanträffanden som vi haft med företrädare för inspektionerna har också dessa hävdad samma synpunkter när det gäller denna fråga. En av inspektionerna har beskrivit förfarandet i denna del på följande sätt: *"Man tar hem och registrerar kunskaperna från tillsynsarbetet. Efter det att man genomlyst materialet och dragit slutsatser av detta återförs kunskaperna till verksamhetsutövarna genom information på olika sätt och ibland också genom regelgivning. Ett sådant kretslopp är grunden för ett bra tillsynsarbete."*

Det har också från flera håll framförts att det är viktigt att den som skriver normer också deltar i tillsynsarbetet och träffar operatörer, deras anställda, olika intresseorganisationer och andra grupper på marknaden. Detta skapar inte bara ett gott och fruktbarande förhållande till berörda parter utan medför också att man får en acceptans för normarbetet genom att operatörerna vet att de som står för detta också besitter fackkunskap inom ansvarsområdet och kännedom om de förhållanden som råder inom detta. Även tidigare förefaller dessa synpunkter aha nsetts som grundläggande eftersom man vid inrättandet av andra tillsynsmyndigheter valt att inte skilja på normgivning och tillsyn. Kommittén

har särskilt uppmärksammat att Statens kärnkraftsinspektion är en tillsynsmyndighetmyndighet som både har ansvaret för tillsyn och för normgivning inom ett synnerligen viktigt ansvarsområde och att detta anses bra.

Sammanfattningsvis har vi således inte funnit några skäl att ändra nuvarande ordning. Det förefaller tvärtom vara så att med en sådan konstruktion uppnår man hög kvalitet i normgivningen samtidigt som man skapar tilltro för denna hos verksamhetsutövarna.

4 Inspektionernas organisatoriska hemvist

Kommittén har funnit att det, när det gäller Luftfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen, inte är lämpligt att de ingår i en myndighet vars verksamhet är föremål för deras normgivning och tillsyn. Kommittén anser därför att de skall ombildas till fristående egna myndigheter.

Kommittén anser att nyttan av att Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen utgör en enhet väger tyngre än ett eventuellt intresse att skilja dem åt. När det gäller normgivningsansvaret bör vissa förändringar göras för att uppnå bättre klarhet i ansvarsfördelningen mellan generaldirektören och sjösäkerhetsdirektören.

Under 1990 påbörjades ett arbete med att se över styrningen av affärsverken inom Kommunikationsdepartementets verksamhetsområde. Syftet var att förbättra ägarens ekonomiska styrning och kontroll. Man strävade också efter att få till stånd en tydligare distinktion i tillämpningen av styrmedel inriktade på den affärsmässiga hanteringen å ena sidan och politiskt betingade krav på verksamheten å andra sidan. Översynen torde inte nämnvärt ha påverkat Sjöfartsverket/Sjöfartsinspektionen.

Inom Luftfartsverket vidtogs åtgärder för att betona skillnaderna mellan Luftfartsverkets affärsmässiga roll och myndighetsrollen. Organisatoriskt visades detta genom att affärssuppgifter, som utförs inom flygplatserna och flygtrafiktjänsten, fördes till ett särskilt organisatoriskt block.

Sjöfartsinspektionen tillkom i sin tidigaste skepnad 1915 då den första övergripande fartygssäkerhetslagen trädde i kraft. När Sjöfartsverket så småningom bildades 1956, inlemmades Sjöfartsinspektionen i denna nya myndighet och blev, vid en omorganisation 1969, en egen avdelning inom Sjöfartsverket

Luftfartsinspektionens nuvarande ställning inom Luftfartsverket går tillbaka till 1963 års luftfartsutrednings betänkande och de beslut, som fattades på grundval av detta av 1967 års riksdag. Det självständiga ansvar, som chefen för Luftfartsinspektionen har, beskrevs första gången i den samma år tillkomna instruktionen för Luftfartsverket. Sakinnehållet i denna del har bibehållits oförändrat.

Järnvägsinspektionen är en ung skapelse, som tillkom i samband med att Statens järnvägar efter 1988 års trafikpolitiska beslut delades i Banverket och Statens järnvägar. Då öppnades statens spåransläggningar också för andra operatörer än Statens järnvägar. Man ansåg med anledning härav att det behövdes en oberoende och opartisk instans för säkerhetsfrågor och Järnvägsinspektionen skapades, efter modell från Luftfartsverket och Sjöfartsverket, som en självständig avdelning inom Banverket.

För alla inspektionerna gäller att deras självständiga ställning markerats genom att chefen för varje inspektion tillsätts direkt av regeringen. I Banverkets, Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets instruktioner har det också fastslagits vilka myndighetsuppgifter, som skall fullgöras av cheferna för inspektionerna samt att verkens generaldirektörer inte har beslutanderätt när det gäller sådant som åvilar dessa chefer.

Enligt 8§ i *Banverkets* instruktion ansvarar direktören vid Järnvägsinspektionen för och beslutar i

1. sådana frågor om säkerhetsnormer för järnväg, tunnelbana och spårväg, som ankommer på Banverket,
2. frågor om tillsyn över efterlevnaden av fastställda säkerhetsnormer,

3. frågor om undersökning av olyckor och andra händelser i trafiken med järnväg, tunnelbana eller spårväg som berör säkerheten, i den mån undersökningen ankommer på Banverket,

4. frågor om namn på trafikplats för järnväg.

Enligt 15§ i Luftfartsverkets instruktion ansvarar chefen för Luftfartsinspektionen för och beslutar i

1. sådana frågor om fastställande av säkerhetsnormer för den civila luftfarten och dess markanordningar som ankommer på Luftfartsverket samt frågor om tillsyn över efterlevnaden av dessa normer,

2. frågor om övervakning av den civila luftfarten och dess markanordningars tillförlitlighet från flygsäkerhetssynpunkt,

3. sådana frågor om undersökning av luftfartsolyckor som ankommer på Luftfartsverket.

Enligt 13§ i Sjöfartsverkets instruktion ansvarar chefen för Sjöfartsinspektionen för och beslutar i

1. frågor om fastställande av tekniska säkerhetsnormer för fartyg, av normer för räddningsorganisationen ombord på fartyg och av säkerhetsnormer för farledsanordningar som det är Sjöfartsverkets uppgift att sköta,

2. frågor om tillsyn över att fastställda säkerhetsnormer följs,

3. frågor om undersökning av sjöolyckor som det är Sjöfartsverkets uppgift att sköta.

4.1 Luftfartsinspektionen

Chefen för Luftfartsinspektionen är ansvarig för utarbetandet av säkerhetsnormer för civil luftfart, flygtrafikledningstjänst samt anläggning och drift av flygplatser. De senare är verksamheter som Luftfartsverket driver på affärsmässig basis. Flygsäkerhetsdirektören är också ansvarig för utarbetande av materialbestämmer om konstruktion och tillverkning av luftfartyg samt motorer med avseende på miljövårdighet.

Som tidigare nämnts har Luftfartsverkets generaldirektör enligt verkets instruktion inte något inflytande och inte heller något ansvar för de frågor som ankommer på Luftfartsinspektionens chef. Denna begränsning gäller emellertid inte Luftfartsverkets styrelse. Det har emellertid beträffande Luftfartsinspektionens verksamhet sedan lång tid tillbaka rått den praxisen att styrelsen inte tar del av eller informerar sig om Luftfartsinspektionens arbete med flygsäkerhetsnormer eller annan verksamhet. Fram till 1990 tog styrelsen del av en årlig rapport om Luftfartsinspektionens verksamhet men denna rapportering upphörde därefter. Som verkschef har Luftfartsverkets generaldirektör visserligen ett övergripande ansvar för hela Luftfartsverkets verksamhet men kan alltså inte till fullo utöva detta när det gäller Luftfartsinspektionen. I detta ansvar ligger också att inom ramen för Luftfartsverkets verksamhet tilldela Luftfartsinspektionen medel för dess verksamhet. Detta sker inom ramen för den reguljära affärsplane- och budgetprocessen inom Luftfartsverket och har hittills genomförts på ett tillfredsställande sätt för båda parter.

Luftfartsverket har, i samband med den tidigare omnämnda översynen och efter det att riksdagen uttalat att Luftfartsinspektionen borde skiljas från Luftfartsverket och inrättas som en särskild myndighet, i en skrivelse till regeringen den 14 oktober 1992 anfört bland annat följande angående Luftfartsinspektionen: *"Den administrativa och ekonomiska kopplingen till Luftfartsverket är effektiv ur resurssynpunkt genom att det egna administrativa maskineriet kan hållas litet och att inspektionen har rimligt snabb tillgång till ytterligare ekonomiska resurser, särskilt i rörliga skeden när stora krav ställs på myndighetsfunktionen. Man bör inte heller underskatta den positiva inverkan som en sådan 'luftfartsmiljö' innebär i kompetens- och inspirationshänseende för inspektionens personal."* Luftfartsverket har vidare anfört: *"Strukturanpassning och tillvaratagande av samordningsfördelar talar också för nödvändigheten att i toppen på organisationen hålla ihop såväl myndighetsdelar som den affärsinriktade verksamheten."*

Bara ett par månader före det att dessa uttalanden gjordes hade en avreglering skett av inrikestrafiken och konkurrensen släpptes fri. Luftfartsverkets inriktning mot affärsmässighet och marknadsorientering kom därmed att intensifieras. Genom den bolagisering som ägde rum av "Ground Handling" fr.o.m. den 1 juli 1995 förstärktes Luftfartsverkets affärsprofil ytterligare. Som nämnts i avsnitt tre är det troligt att utvecklingen går mot en europeisk luftfartsmyndighet inom en snar framtid. Luftfartsverkets ökade bolagisering, affärsinriktning och marknadsorientering samt den väntade utvecklingen av flygsäkerhetsarbetet medför, enligt kommitténs uppfattning, att dessa skäl för Luftfartsinspektionens organisatoriska tillhörighet får ses i ett annat perspektiv.

I juni 1995 tillsatte Luftfartsverkets generaldirektör en internutredning med uppdrag att göra en studie av flygsäkerhetsansvaret i Luftfartsverket med tonvikt på hur detta är reglerat och utformat, hur uppgifter och ansvar tolkas och uppfattas internt och externt samt hur organisationen ser ut. Syftet med studien var att för Luftfartsverkets och Luftfartsinspektionens ledningar tillhandahålla ett underlag på vilket det skulle vara möjligt att bilda sig en uppfattning om det på olika beslutsnivåer i Luftfartsverket fanns oklarhet, osäkerhet eller andra omständigheter i fråga om flygsäkerhetsansvarets innebörd vilka borde undanröjas och vilka alternativa åtgärder som i så fall borde övervägas. Resultatet skulle kunna användas i Luftfartsverkets förberedelser inför Inspektionskommitténs arbete.

I de intervjuer som genomfördes i studien ingick frågor som berörde Luftfartsinspektionens myndighetsroll. Man inriktade sig på de verksamheter som är föremål för Luftfartsinspektionens tillsyn och granskning och intervjuade personer som antingen själva hade ett direkt verksamhetsansvar eller genom sin ställning i en organisation representerade medlemmar som hade ett sådant ansvar. I studien sammanfattades resultatet av dessa intervjuer på följande sätt: *"I denna fråga finns en mycket klar gemensam grundläggande uppfattning som kan sammanfattas med att Luftfartsinspektionen åtnjuter stort förtroende på marknaden. Enligt*

respondenterna fungerar kontakterna bra, inspektionens arbete präglas av objektivitet, pondus och kunnande, man lyssnar och tar till sig, man ger råd och svarar på frågor utan att ge avkall på integriteten. Man håller också en klar rågång mellan sin och den verksamhetsansvariges uppgift och ansvar."

I studien framhölls också, utöver vad vi redan inledningsvis anmärkt i fråga om generaldirektörens och styrelsens ansvar, vissa problem som vi anser det finns skäl att särskilt peka på:

- * Även inom flygbranschen råder oklarheter om Luftfartsverkets och Luftfartsinspektionens uppgifter och inbördes förhållanden

- * Företrädare för Luftfartsverkets kommersiella roll menar att en striktare relation till flygsäkerhetsmyndigheten skulle underlätta för Luftfartsverket att mera helhjärtat satsa på affärsmässighet. De verksamhetsansvariga inom Luftfartsverket anser att detta är viktigare nu både för verket och för inspektionen jämfört med tidigare då branschen var genomreglerad

- * Misstankar finns hos utomstående att Luftfartsinspektionen i sin tillsynsverksamhet och dispensgivning kan gynna Luftfartsverkets kommersiella intressen

Luftfartsverkets generaldirektör och Luftfartsinspektionens chef har härefter i en gemensam skrivelse den 9 februari 1996 sammanfattningsvis anfört följande angående sin syn på Inspektionsutredningens uppdrag:"

- * *En sammanslagning av Järnvägs- Sjöfarts- och Luftfartsinspektionerna ger inte några fördelar.*

- * *En eventuell delning av norm- och tillsynsarbetet inom luftfartssektorn skulle ge en sämre helhetslösning med bl.a. behov av dubblering av kompetens och resurser.*

- * *Enligt Luftfartsinspektionens mening är ett tänkbart alternativ att inspektionen blir en självständig myndighet, men det är också tänkbart för inspektionen att stanna kvar i Luftfartsverket med ett förtydligande av rollfördelningen.*

Vid en samlad bedömning av frågan talar övervägande skäl för att Luftfartsinspektionen blir fristående myndighet vid sidan av Luftfartsverket. En sådan lösning förutsätter fortsatt samlokalisering

för att bibehålla ett smidigt och effektivt samarbete i frågor av nationell och internationell karaktär samt utnyttjande av kompetens och resurser inom respektive organisation.”

I Danmark, Finland och Norge har inspektionsverksamheten byggts upp på ungefär samma sätt som i Sverige och luftfartsinspektionerna ingår i respektive luftfartsverk. I Danmark har dock inspektionen inte samma självständighet som i Sverige genom att det inte finns något som motsvarar 15§ i det danska Luftfartsverkets instruktion. Inom det norska Luftfartsverket föreslog en utredning under 1994 att man skulle skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket och göra den till en självständig myndighet med ansvar för såväl norm- som tillsynsarbetet. Från början hade man tänkt sig att organisera Luftfartsinspektionen inom Luftfartsverket med samma grad av självständighet som i Sverige. Utredningens förslag, som sannolikt också kommer att genomföras, motiverades främst av att en sådan lösning gav ett önskvärt oberoende både i normarbetet och i tillsynsarbetet.

När kommittén har övervägt de olika alternativ som är för handen i fråga om Luftfartsinspektionens ställning har vi, liksom vi gjort beträffande de båda övriga inspektionerna, i första hand sett till syftet med verksamheten och hur detta bäst tillgodoses. Vi anser att en fortsatt samlokalisering med Luftfartsverket är en god grund för ett smidigt och effektivt samarbete både i nationella och internationella frågor. Luftfartsverkets alltmer affärsinriktade verksamhet, som manifesterats i bolagiseringar och starkt marknadsorienterade verksamheter, framkallar emellertid farhågor för att Luftfartsinspektionen, som ingående i Luftfartsverket, i utförandet av sina myndighetsuppgifter inte uppfattas som fullständigt oberoende och opartisk. Oavsett hur man ser på detta anser vi att det inte är lämpligt att Luftfartsinspektionen ingår i en myndighet som inspektionen själv har tillsynsansvaret för och vars verksamhet är föremål för inspektionens normgivning. Med den självständighet som Luftfartsinspektionen redan genom tillämpad praxis utvecklat gentemot Luftfartsverket finns det knappast några hållbara organisatoriska eller andra invändningar mot att Luftfartsinspek-

tionen görs till en egen myndighet. Detta skulle också medföra att ansvarsproblematiken mellan Luftfartsinspektionen och Luftfartsverkets styrelse och generaldirektör löstes. Vi anser därför att Luftfartsinspektionen skall avskiljas från Luftfartsverket och bilda en egen myndighet.

4.2 Järnvägsinspektionen

När Järnvägsinspektionen skapades fanns det redan en tillsyns-, normgivnings- och utredningsverksamhet inom dåvarande Statens järnvägar. Dittills hade järnvägsolyckor endast i undantagsfall utretts av oberoende samhällsinstanser. Uppgifterna för direktören vid Järnvägsinspektionen blev redan från början att besluta om säkerhetssystem, normgivning i säkerhetsfrågor, tillsyn över dessa reglers efterlevnad samt utredning av olyckor och tillbud. Även efter Järnvägsinspektionens tillkomst fortsatte Statens järnvägar att bygga upp resurser inom sin organisation för att kunna fortsätta och utreda olyckor och tillbud inom den egna verksamheten och Banverket gjorde detsamma. Järnvägsinspektionens utredningsverksamhet dimensionerades inte för att inspektionen skulle kunna genomföra verksamhetsutövarnas alla olycksutredningar. Verksamheten inriktades i stället på att per år utreda en handfull allvarligare olyckor och tillbud samt att utöva tillsyn över verksamhetsutövarnas utredningsverksamhet och förbättra kvalitén inom detta område. Det skedde inte heller någon förändring av denna inriktning genom att lagen om utredning av olyckor kom 1990 och då Statens haverikommission blev en utredningsmyndighet med utredningsansvar för olyckor inom luftfart, sjöfart, järnvägs-, tunnelbane- och spårvägsdrift samt vissa andra olyckor.

Järnvägsinspektionen är indelad i en regelsektion, en tillsynssektion samt sex regionalt placerade järnvägsinspektörer och ingår idag som en fristående del av Banverket med en till stor del gemensam administration. I statsverkspropositionen markeras Järnvägsinspektionens oberoende ställning genom att Järnvägsinspek-

tionen givits ett eget ramanslag. Järnvägsinspektionen har emellertid i realiteten en friare ställning än vad som framgår av Banverkets instruktion. Friheten är ett resultat av en praxis, som med utgångspunkt från 8§ i instruktionen, utvecklades vid tillkomsten av Banverket och Järnvägsinspektionen av dåvarande generaldirektören för Banverket och direktören för Järnvägsinspektionen.

Som tidigare omnämnts har riksdagen uttalat sig för att Järnvägsinspektionen borde ges en mera självständig ställning i olika hänseenden. Sedan Riksdagens revisorer genomförde sin granskning av spårbunden trafik har riksdagen fattat beslut om avreglering av järnvägstrafiken. Konkurrensen mellan olika verksamhetsutövare har därmed ökat. På likartade grunder, som anförts av kommittén beträffande Luftfartsinspektionen, kan man därför också anse att det finns skäl att ge Järnvägsinspektionen en självständigare ställning. Det finns emellertid också skäl som talar för ett bibehållande av nuvarande ordning. Som kommittén ser det kan följande fördelar finnas med detta:

- * Enkel administration. Banverket tillhandahåller erforderlig administration och särskilda servicetjänster utan större insatser av Järnvägsinspektionen, som dock delvis belastas med kostnaderna härför.

- * En etablerad organisation bibehålles.

- * Enkel tillgång till särskilt kunnande, t.ex. personaladministration, ekonomiadministration och information från EU och andra internationella organisationer.

- * Automatiskt kunskapsflöde mellan Banverket och Järnvägsinspektionen. Järnvägsinspektionen kan dra nytta av Banverkets roll som större sektormyndighet.

- * Enkel finansiering av investeringar.

Ser man till nackdelarna med nuvarande ordning anser vi att det följande bör beaktas:

- * Det föreligger en skillnad mellan det sätt på vilket Järnvägsinspektionen förhåller sig till Banverket i praktiken och vad som uttrycks i Banverkets instruktion.

* Bilden utåt är inte tydlig. Banverkets och Järnvägsinspektionens ansvarsområden kan gå ihop för verksamhetsutövare och andra. Banverkets myndighetsroll är inte tillräckligt starkt framhävd. Järnvägsinspektionen uppfattas ibland i sin myndighetsutövning av verksamhetsutövare och anställda inom branschen som en av Banverket beroende del.

* I ett tillspetsat läge finns en risk för att Banverkets styrelse och generaldirektör kan ha synpunkter på budget och personaladministration som indirekt kan inverka på Järnvägsinspektionens operativa verksamhet.

* Formellt sett utövas tillsynen av Banverkets verksamhet i säkerhetshänseende av Banverket självt. Banverket kan i olika sammanhang anses företräda sig självt i dubbla roller med motsatta intressen.

Alternativet till att behålla Järnvägsinspektionen inom Banverket är att inspektionen omvandlas till en egen myndighet. De fördelar som skulle föreligga med en sådan ordning är som vi ser det följande:

* Tydlighet i förhållande till verksamhetsutövare och andra. Ingen risk för att Järnvägsinspektionens oberoende och opartiskhet i myndighetsutövning skall kunna ifrågasättas.

* Järnvägsinspektionens normgivningsarbete innefattas i en egen författningssamling vilket ökar tydligheten i myndighetsutövningen.

* En organisatoriskt oberoende Järnvägsinspektion ger troligen ett större utrymme för flexibilitet vid val av specialiststöd.

Nackdelarna med en fristående inspektionsmyndighet är i första hand ekonomiska. Det finns en risk för att administrationen blir dyrare även om Järnvägsinspektionen redan idag delvis betalar för utnyttjad administrativ hjälp. Kostnaderna för Järnvägsinspektionens datasystem för olycks-, tillbuds- och händelserapportering samt tillstånd och godkännande kan förändras. För närvarande ligger dessa i Banverkets eget datasystem. Järnvägsinspektionen har varit tvungen att på senare tid överväga den framtida driftsfrågan då byte av operativsystem aviserats. Man har

då kommit fram till att det är mest fördelaktigt att stanna kvar inom Banverkets datasystem. Förutsättningarna för att bruka Banverkets kontorsadministrativa datasystem för registrering av ärenden och ekonomisk uppföljning m.m. kan dock förändras.

Vid en rangordning och sammanvägning av de ovan angivna för- och nackdelarna med olika organisatoriska modeller har vi stannat för att Järnvägsinspektionen inte bör finnas kvar inom Banverket. De viktigaste skälen för denna ståndpunkt är den genomförda avregleringen av järnvägstrafiken och, i likhet med vad vi uttalade beträffande Luftfartsinspektionen, vikten av att Järnvägsinspektionen i sin myndighetsutövning uppfattas som oberoende och opartisk. Även beträffande Banverket anser vi att det under rådande förhållanden måste anses som olämpligt att verket utövar tillsyn över sig själv. Ett avskiljande av Järnvägsinspektionen från Banverket skulle i realiteten innebära att den praxis som numera föreligger i fråga om inspektionens förhållande till Banverket får en författningsenlig dräkt. Vi anser därför att Järnvägsinspektionen skall avskiljas från Banverket och bilda en egen myndighet.

4.3 Sjöfartsinspektionen

Sjöfartsinspektionens verksamhet omfattar huvudsakligen normgivning och tillsyn över sjösäkerheten. I detta arbete ingår utfärdande av föreskrifter gällande fartygs säkerhet och fastställande av säkerhetsnormer för farledsanordningar. Föreskrifterna om fartygs säkerhet gäller frågor om fastställande av tekniska normer för fartyg, fastställande av normer för räddningstjänsten ombord och fastställande av säkerhetsnormer för farledsanordningar men även föreskrifter av fartygsoperativ och social, arbetsmiljömässig art. Verksamheten bedrivs med inriktning huvudsakligen på handels-sjöfarten men även fritidsbåttrafikens intressen liksom fiskets och Marinens skall beaktas. Enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg kan Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket

också besluta om operativa och tekniska föreskrifter för att förhindra att fartyg eller driften av fartyg skadar den marina miljön.

Sjöfartsinspektionens chef fattar självständigt beslut om tekniska säkerhetsnormer, normer för räddningsorganisationen ombord och normer för farledsanordningar. Sjöfartsinspektionens chef kan också fatta beslut om nyttjandeförbud för fartyg. I likhet med vad som gäller för de båda övriga inspektionerna begränsas sjösäkerhetsdirektörens självständighet av att han i administrativt och ekonomiskt hänseende är underställd Sjöfartsverkets generaldirektör.

Som nämndes inledningsvis beslutar sjösäkerhetsdirektören om tekniska säkerhetsnormer för fartyg. Detta ansvar måste emellertid ses i ljuset av det arbete de s.k. klassificeringssällskapen utför. Klassificeringssällskapen är privata organisationer som sysslar med sjösäkerhet. De är ofta organiserade i stiftelseform eller liknande. De tillkom historiskt p.g.a. att lastägare och försäkringsbolag ville förvissa sig om att det fartyg man skulle befrakta/försäkra var sjövärdigt. När de första klassificeringssällskapen bildades fanns det inga statliga sjösäkerhetsmyndigheter. Traditionellt har det förekommit en arbetsfördelning mellan de flesta statliga sjösäkerhetsmyndigheter och klassificeringssällskapen, som inneburit att sällskapen främst besiktigtat fartygs skrov och maskineri. Sjösäkerhetsmyndigheterna har därefter besiktigtat övriga delar av och förhållanden i fartygen. De statliga sjösäkerhetsmyndigheterna skulle knappast klara sig utan klassificeringssällskapen. Dessa besitter inom sina områden en sådan kompetens och har framför allt en sådan tillsynsorganisation att den knappast kan ersättas av myndigheterna. Såväl fartygssäkerhetslagen som lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg medger att Sjöfartsverket träffar avtal med ett visst antal namngivna klassificeringssällskap. Dessa avtal innebär att sällskapen på Sjöfartsverkets vägnar kan genomföra tillsyn och utfärda certifikat efter genomförd tillsyn. Sådana avtal har träffats när det gäller besiktning och inspektion enligt den internationella oljeskyddskonventionen, den internationella lastlinjekonventionen och den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss såvitt gäller

konstruktionssäkerheten hos fartyg. Sjöfartsverket har träffat avtal med American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd och Lloyds Register. Dessa sällskap har en hög teknisk kompetens och en över hela världen spridd besiktningsorganisation. Avtalen medger Sjöfartsverket insyn i klassificeringssällskapens arbete och möjlighet att ta del av all dokumentation rörande det arbete sällskapen utför för Sjöfartsverkets räkning.

Kommittén kan konstatera att den beträffande Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen viktiga frågan om oberoende och självständighet inte har samma aktualitet eller betydelse när det gäller Sjöfartsinspektionen. Som redan framhållits i tidigare avsnitt förvaltar Sjöfartsverket ingen infrastruktur i form av hamnar. Det finns därför inte, på samma sätt som vad som gäller för Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen, andra verksamhetsutövare som kan ifrågasätta inspektionens bundenhet till Sjöfartsverket på affärsmässiga bevekelsegrunder eller inspektionens roll i andra sammanhang. Sjöfartsverkets förvaltning gäller farledsanordningar i form av bojar, fyrar och prickar samt trafikcentraler och olika typer av radionavigeringshjälpmedel samt egna fartyg. Utöver detta har man också ansvaret för lotsning, isbrytning och sjökartläggning. Det bokförda värdet på Sjöfartsverkets farledsanordningar, som de nu definierats, är 151 miljoner kronor. Sjöfartsverkets anläggningstillgångar har ett sammanlagt bokfört värde om 1076 miljoner kronor. De föreskrifter som utfärdas gällande farledsanordningarna måste, enligt Sjöfartsverkets och sjösäkerhetsdirektörens uppfattning, vara utformade som funktionskrav med ett kompletterande krav på ett system för dokumenterad egenkontroll. Den relativt lilla insats, som normgivningen i denna del innebär, måste också ställas i relation till den i övrigt betydligt mer omfattande verksamhet inspektionen bedriver. Dessa förhållanden ger, som vi ser det, inte anledning till att skilja Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets verksamhet är till övervägande del inriktad på sjösäkerhetsarbete. Detta arbete sker bara till en viss del inom

Sjöfartsinspektionen. Så ligger t.ex. ansvaret för normgivning i säkerhetsfrågor av historiska skäl och av effektivitetsskäl också på andra avdelningar. Man har, menar Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen, emellertid ett konkret behov av samarbete mellan Sjöfartsinspektionen och andra avdelningar inom Sjöfartsverket. Detta gäller bl.a. säkerheten i farleder, arbete med tekniska radiofrågor, det internationella normarbetet och olika forskningsprojekt. Om Sjöfartsinspektionen skall skiljas ut från Sjöfartsverket är det inte självklart att snittet skall läggas vid de nuvarande avdelningsgränserna. Som exempel på detta har Sjöfartsverket anfört följande: *"Sjöfartsinspektionen har idag ett direkt ansvar för handläggning av fartygsanknutna säkerhetsfrågor, dvs. tekniska, miljömässiga, operativa, bemanningsmässiga och behörighetsmässiga frågor. När det gäller sjötrafikanknutna föreskrifter handläggs dessa regelmässigt av Sjöfartsverkets sjötrafikavdelning även om samråd sker med Sjöfartsinspektionen. Båda grupperna av frågor gäller sjösäkerheten och miljösäkerheten. Några principiella svårigheter att åstadkomma en organisatorisk särskiljning finns inte men det skapar praktiska problem för en idag väl fungerande, sammanhållen verksamhet."*

Mellan Sjöfartsverkets olika avdelningar föreligger också ett ömsesidigt beroende av varandras kunskaper som kan vara svårt att tillgodose om inspektionen blir en fristående myndighet. Man anser att nuvarande förhållanden främjar verksamheten och att den tillförsel av kunskaper, som inspektionen får genom att vara organisatoriskt sammanlänkad med Sjöfartsverket, är mycket berikande. Från dessa utgångspunkter kan det ifrågasättas om inte behovet av att Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen utgör en organisatorisk enhet väger tyngre än intresset av att skilja dem åt.

Historiskt har den internationella regelutvecklingen främst inom FN-organet IMO (International Maritime Organization) haft mycket stor betydelse för Sjöfartsinspektionens normgivning. Så kommer också fortsättningsvis att vara fallet. Emellertid har Sveriges inträde i EU också inneburit att ytterligare en faktor tillkommit i normgivningsarbetet. De sjösäkerhetsfrågor som EU

arbetar med leder så småningom till regler som binder Sverige på ett annat sätt än vad IMO:s arbete gör. Sjöfartsverket har här en viktig roll att spela. Detta sammanhänger med att besluten föregås av ett omfattande förarbete och följs av ett genomförande som innebär att de skall införlivas med det svenska regelkomplexet. Om Sjöfartsinspektionen skulle särskiljas från Sjöfartsverket skulle ett behov av nära samarbete kvarstå. Det sker bäst i en sammanhållen organisation.

Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen har i denna del anfört: *"Praktiska hänsyn talar således för att Sjöfartsinspektionen skall stanna kvar i Sjöfartsverket. Dessa praktiska skäl är så starka att man bör bortse från de principiella svårigheter man eventuellt kan se i den nuvarande organisatoriska formen. Till detta bör också fogas att sjösäkerhetsarbetet har en dimension där de sammanvägda insatserna är betydelsefulla. Det är bl.a. mot den bakgrunden viktigt att sjösäkerhetsdirektören som en av de ansvariga inom verksledningen deltar när sjösäkerhetsfrågor diskuteras."*

De skäl som tidigare anförts som grund för vårt ställningstagande när det gällt Järnvägsinspektionens och Luftfartsinspektionens ställning gäller till stora delar också Sjöfartsinspektionen. Vi har därför noga prövat förutsättningarna för att också föreslå att Sjöfartsinspektionen omvandlades till en fristående egen myndighet. Med anledning av vad ovan redovisats och med hänsyn till de synpunkter, som Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen framfört och som vi till stor del kan instämma i, menar vi emellertid att övervägande skäl talar för att inte separera Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket.

Med ett sådant ställningstagande finns det emellertid andra förhållanden att beakta. Sjösäkerhetsdirektörens befogenheter enligt 13§ i Sjöfartsverkets instruktion innebär ett stort mått av självständighet. Tanken bakom detta har troligen varit att skapa en så oväldig och självständig ställning för sjösäkerhetsdirektören att denne skulle kunna fatta beslut, som inte minst ekonomiskt kan vara mycket ingripande för tredje man, utan att ta andra hänsyn

än till sjösäkerheten. I den författningsmässiga regleringen av detta har man emellertid skapat en gråzon.

Idag är normgivningen inom Sjöfartsverket i fartygssäkerhetsfrågor både delad och otydlig mellan generaldirektören och sjösäkerhetsdirektören. Man kan t.ex. fråga sig var gränsen går mellan en teknisk säkerhetsnorm, som beslutas av sjösäkerhetsdirektören, och en fartygsoperativ säkerhetsnorm, som beslutas av Sjöfartsverkets generaldirektör. För att åstadkomma en klar reglering av befogenheterna i dessa frågor bör ansvaret fördelas på annat sätt än vad som nu är fallet. Vi anser att all sådan normgivning bör beslutas av Sjöfartsverkets generaldirektör medan tillsynen över alla fartygssäkerhetsnormers efterlevnad bör ligga hos sjösäkerhetsdirektören. Regleras ansvaret på detta sätt skapas bättre förutsättningar för enhetlighet och självständighet.

Sjösäkerhetsdirektören bör dock fortsättningsvis ha ett självständigt ansvar för den normgivning som gäller Sjöfartsverkets farledsanordningar. Anledningen till detta är att här finns en möjlig konflikt med Sjöfartsverkets ekonomiska intressen. Det saknas anledning att vidta någon förändring av sjösäkerhetsdirektörens ansvar beträffande undersökning av olyckor.

Med hela normgivningsansvaret för fartygssäkerheten lagt på Sjöfartsverkets generaldirektör återstår normgivningsansvaret för farledsanordningarna och tillsynsfrågorna av sjösäkerhetsdirektörens självständighet. Det förhållandet att det inom Sjöfartsverket kommer att vara Sjöfartsinspektionen som utarbetar förslagen till normerna ändrar inte detta förhållande i sak.

Som vi ser det är Sjöfartsverkets huvudsakliga verksamhet inriktad på sjösäkerhet. Det får då också anses lämpligt att ansvaret för verkets uppgifter fördelas såsom sagts. Vi anser att detta ger en tydligare ansvarsfördelning mellan generaldirektören och sjösäkerhetsdirektören.

5 Kostnader och finansieringsfrågor

Kommittén anser att Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen skall finansieras över statsbudgeten.

Som redovisats i tidigare avsnitt skiljer sig finansieringen av inspektionernas verksamhet åt. Järnvägsinspektionen har givits ett ramanslag i statsverkspropositionen och är således helt skattefinansierad. Luftfartsinspektionens verksamhet däremot finansieras till cirka 60% genom direkta avgifter, som tas ut av marknaden enligt fastställda taxor, och resterande del av budgeten täcks av Luftfartsverkets trafikintäkter och övriga intäkter.

5.1 Järnvägsinspektionen

Järnvägsinspektionen har idag ingen egen personaladministration eller ekonomiadministration utan får hjälp av Banverket i hithörande frågor. Genom att dra nytta av Banverkets stora administrativa kapacitet har Järnvägsinspektionen kunnat få dessa tjänster till en marginell kostnad. Inspektionens kostnader har således kunnat hållas låga i denna del och samarbetet har varit till ekonomisk nytta både för inspektionen och Banverket. Järnvägsinspektionen har utrett möjligheterna att också fortsättningsvis köpa dessa tjänster men funnit att det, om man blir egen myndighet, inte är realistiskt att full ut köpa personaladministrativa och ekonomiadministrativa tjänster. Inspektionen räknar dock med att även fort-

sättningsvis kunna köpa tjänster av Banverket och därigenom hålla ner sina kostnader.

5.1.1 De ekonomiska konsekvenserna av en separation

Idag hyrs Järnvägsinspektionens kontorsmöbler av Banverket och möteslokaler och arkivutrymmen finns i Banverkets byggnad. Utrymme för detta kommer att behöva hyras liksom utrymme för tillkommande personal. Inspektionen har också tecknat ett serviceavtal med Banverket avseende kontorsmaterial, kopiatorer och sophämtning m.m. och kostnaderna för detta avtal kommer också att öka. Som egen myndighet räknar inspektionen med att få en årlig merkostnad för hyror, lokalvård och serviceavtal på ca 740 000 kr.

Järnvägsinspektionen utnyttjar idag Banverkets telenät, telefonväxlar och elektronisk post m.m. Inspektionen har också fri tillgång till Banverkets bibliotek med därtill hörande olika informationstjänster. Drift och utveckling av inspektionens databas liksom ADB-stöd i övrigt köps för närvarande av Banverket. Inspektionen har räknat att kostnaderna för kommunikation kommer att öka med 180 000 kr (exklusive kostnader för elektronisk post) och databaskostnader med 290 000 kr.

När det gäller personaladministration och ekonomiadministration innebär självständigheten att man kommer att behöva anställa 2 kvalificerade årsarbetskrafter. Merkostnaden för detta och följd-kostnader i form av olika hanteringskostnader på det personal- och ekonomiadministrativa området beräknar Järnvägsinspektionen till 1 790 000 kr. Här inräknas då också kostnaden för en styrelse. Inspektionen kommer också att behöva upphandla juridisk hjälp till en merkostnad av ca 340 000 kr per år. Inspektionen belastas också med kostnader för bidrag till Statens haverikommissionens samt Standardiseringskommissionens verksamheter. Detta förhållande kommer också fortsättningsvis att bestå.

Enligt dessa beräkningar kommer den årliga merkostnaden att uppgå till ca 3 340 000 kr. För Banverkets del torde bortfallet av arbetsuppgifter för Järnvägsinspektionens räkning motsvara ungefär en årsarbetskraft till en beräknad kostnad av ca 420 000 kr. Den totala merkostnaden kan då skattas till 2 920 000 kr per år.

De kostnader av tillfällig natur som sammanhänger med att Järnvägsinspektionen blir egen myndighet har uppskattats till ungefär 200 000 kr.

5.2 Luftfartsinspektionen

Luftfartsinspektionen är idag en resultatenhet inom Luftfartsverket. Det innebär att Luftfartsinspektionen hanteras ekonomiadministrativt lika som övriga resultatenheter inom verket. Samma förhållanden råder också vid investeringar. Ekonomiskt styrs verksamheten med kostnadsramar och en kostnadstäckningsgrad. Inom Luftfartsverket köper och säljer de olika enheterna tjänster sinsemellan och man tillämpar interndebitering.

Det finns fördelar både för Luftfartsverket och för Luftfartsinspektionen med att inspektionen ingår i Luftfartsverket med dess stora organisation. Man delar på kostnader för kommunikation, data, personal- och ekonomiadministration. Härutöver delar man på kostnader för ett gemensamt tryckeri. Det gemensamma utnyttjandet av dessa resurser är till ömsesidig nytta. I dagsläget interndebiterar Luftfartsverket Luftfartsinspektionen för tjänster verket tillhandahåller med totalt 11 536 000 kr per år enligt följande:

- * Hyreskostnader 3 040 000 kr
- * Kommunikationskostnader 2 135 000 kr
- * Databaskostnader 1 321 000 kr
- * Personaladministrativa kostnader 725 000 kr
- * Ekonomiadministrativa kostnader 900 000 kr
- * Övrigt 3 415 000 kr

Luftfartsinspektionens personal upptas i 1996 års budget till 130 personer. Av dessa är 88 placerade på inspektionens huvudkontor i Norrköping och övriga på inspektionens fyra regionala inspektionsdistrikt. Inspektionens budget för 1996 är beräknad till cirka 90 miljoner kronor. Luftfartsinspektionen har en kostnads-täckning på omkring 60% genom direkta avgifter. Dessa fördelar sig med 50% från marknadens operatörer enligt fastställda taxor och 10% från Luftfartsverket som ersättning för tillsyn av Luftfartsverkets trafikledningstjänst och flygplatssystem. Resterande 40% av budgeten täcks av Luftfartsverket.

Det förekommer dagligen täta, informella kontakter mellan Luftfartsinspektionen och andra avdelningar inom Luftfartsverket. Detta nödvändiga utnyttjande av kompetens över avdelningsgränserna kommer troligen att formaliseras vid en separation. Denna bör dock inte innebära något problem för ett fortgående kompetensutnyttjande vid en fortsatt samlokalisering av Luftfartsverket och Luftfartsinspektionen.

5.2.1 De ekonomiska konsekvenserna av en separation

Det finns inte något som talar för att ovan beskrivna samordningsfördelar i resurshänseende kan gå förlorade vid en separation och därmed medföra högre total kostnader även om den risken inte kan uteslutas. Om Luftfartsinspektionen vid en organisationsförändring behöver bygga upp en egen administration med egna datasystem medför detta ökade kostnader för Luftfartsinspektionen. Ett sätt att behålla en hög kostnadseffektivitet är att Luftfartsinspektionen och Luftfartsverket tecknar ett samarbetsavtal och att inspektionen köper dessa tjänster av verket. En nackdel för Luftfartsinspektionen med att bli egen myndighet är att detta innebär en förändring av dagens mera fördelaktiga momssituation.

En viss kostnadsökning för administrativ verksamhet som självständig myndighet kommer att uppstå för Luftfartsinspek-

tionen genom att den egna ekonomi- och personaladministrativa funktionen kommer att behöva förstärkas. Vidare kommer egna styrinstrument för verksamhetsplanering och ekonomisk uppföljning att behöva utvecklas. Luftfartsinspektionen har beräknat att detta leder till ett ökat personalbehov med 1–2 årsarbetskrafter. Luftfartsinspektionen kommer också att få kostnader för egen styrelse och en egen informationsfunktion. För det sistnämnda har man beräknat ett behov av 1,5–2 årsarbetskrafter. Som egen myndighet kommer Luftfartsinspektionen även att behöva öka tillsynsresurserna inom flygtrafikledningstjänsten. Vissa myndighetsuppgifter, exempelvis ansvaret för trafikbestämmelserna för luftfart, har av hävd legat hos flygtrafiktjänsten. I en renodlad myndighetsfunktion överförs arbetsuppgiften till Luftfartsinspektionen. Likaså förstärks behovet av att Luftfartsinspektionen utger en bestämmelse för tillsynen av flygtrafiktjänsten. I den nuvarande situationen har inspektionens tillsyn i detta avseende baserats på interna överenskommelser inom Luftfartsverket i form av protokoll m.m. Behovet av ökade resurser för detta ändamål har Luftfartsinspektionen uppskattat till 4 årsarbetskrafter. En viss motsvarande minskning av antalet tjänster uppkommer naturligtvis härigenom för Luftfartsverket. Luftfartsinspektionen har uppskattat att en separering från Luftfartsverket kommer att innebära att inspektionen behöver förstärkas med 6,5–8 årsarbetskrafter. Luftfartsinspektionen har i sin kalkyl beräknat kostnaden för en årsarbetskraft till 750 000 kr.

Idag gäller att Luftfartsverket kan lyfta av en viss del av den mervärdesskatt som är hänförlig till Luftfartsinspektionen. Om inspektionen blir en självständig myndighet går detta enligt gällande lagstiftning inte längre att göra. Om full moms erläggs i enlighet med nu rådande ekonomiska förhållanden för Luftfartsinspektionen har kostnadsökningen per år härför beräknats till 4,4 miljoner kronor. Den totala kostnadsökningen per år, som blir följden av att Luftfartsinspektionen blir en egen myndighet, har man uppskattat till drygt 10 miljoner kronor. Utöver detta belopp bidrar Luftfartsverket för närvarande till Statens haverikommissions

verksamhet med 4–5 miljoner kronor årligen. Denna kostnad bör även i framtiden belasta Luftfartsverket.

Luftfartsverket och Luftfartsinspektionen har också sett på de kostnader av tillfällig natur som kan förväntas uppkomma för att genomföra avskiljandet. Man har därvid kommit fram till att dessa blir mycket begränsade under förutsättning att Luftfartsverket och Luftfartsinspektionen fortsätter att dela lokaler. Sådana kostnader kommer då att inskränka sig till ett internt projekt med uppgift att ändra sådan dokumentation m.m., som idag är gemensam för Luftfartsverket och Luftfartsinspektionen. En stor del av detta arbete kommer att kunna fångas upp av det ständiga förbättringsarbete som sker. Det kommer därmed inte att dra några särskilda kostnader utöver nedlagd arbetstid. En förutsättning för detta är dock att det kan utsträckas över en längre tid.

5.3 Finansiering

Som nämnts tidigare är Järnvägsinspektionen finansierad över statsbudgeten medan Luftfartsinspektionen delvis finansieras genom avgifter och delvis genom Luftfartsverkets intäkter. En avgiftsfinansiering skulle medföra att inspektionerna blev konjunkturkänsliga. Med hänsyn till det samhällsintresse inspektionernas verksamhet har för en säker järnvägstrafik och luftfart bör de vara resursmässigt oberoende av ekonomiska svängningar. Det förhållandet att inspektionernas myndighetsutövning kanske kan ses som än mera betydelsefull när det ekonomiska klimatet kan medföra besparingar som påverkar säkerheten inom de båda transportslagen talar också för att de inte skall vara ekonomiskt beroende av avgifter från marknadens operatörer. Kommittén förordar därför att Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen finansieras med anslag på statsbudgeten.

För att inte budgetunderskottet skall öka föreslår vi att Luftfartsverket till budgetens inkomstsida skall betala in ett belopp som motsvarar anslaget till Luftfartsinspektionen. Genom att Järn-

vägsinspektionen och Luftfartsinspektionen förs bort från sina moderverk uppstår vissa merkostnader. Kommittén anser att medel motsvarande dessa merkostnader skall tillföras anslagen för Järnvägsinspektionen och Luftfartsinspektionen. För att förslaget skall var budgetneutralt skall Banverkets anslag minskas med motsvarande belopp och Luftfartsverket skall till den tidigare nämnda inkomsttiteln inbetala ett belopp motsvarande merkostnaden. Härigenom kommer moderverken att få bära merkostnaden på grund av reformen. Kommittén anser detta vara rimligt med hänsyn till merkostnadens storlek och verkens stora verksamhetsvolym och goda möjligheter att rationalisera.

6 Övrigt

Kommittén anser att Järnvägsinspektionen vid behov skall få möjlighet att inhämta medicinska uppgifter om personal med säkerhetstjänst.

6.1 Hälsokrav på säkerhetspersonal

Av järnvägssäkerhetslagen framgår bland annat att särskilda krav ställs på personal med arbetsuppgifter som är av betydelse för trafiksäkerheten (säkerhetspersonal). Enligt 12§ järnvägssäkerhetslagen skall lämpligheten hos sådan personal bland annat bedömas utifrån deras hälsotillstånd. Till säkerhetspersonal räknas:

- * fordonsförare
- * trafikledningspersonal
- * bangårdspersonal
- * personal som ansvarar för trafiksäkerhetsåtgärder vid arbete
- * övrig personal med arbetsuppgifter för vilka säkerhetsföreskrifter gäller

Med stöd av 6§ förordningen (1990:1165) om säkerhet vid järnväg, tunnelbana och spårväg har Banverket efter samråd med Socialstyrelsen utfärdat föreskrifter om hälsokrav m.m för personal med säkerhetstjänst. Av 8§ i samma förordning framgår att Banverket får medge undantag från järnvägssäkerhetslagens och förordningens bestämmelser. Inom Banverket ligger ansvaret för denna myndighetsutövning på Järnvägsinspektionen.

Enligt Banverkets föreskrifter skall personal, som skall påbörja eller utbildas för säkerhetstjänst, tidigast sex månader dessför-

innan undersökas av legitimerad läkare. Därefter skall sådan personal genomgå periodisk undersökning vart femte år upp till 45 års ålder, vart tredje år i intervallet 46–55 år, vartannat år i intervallet 56–62 år och varje år från 63 års ålder. Utöver detta gäller att säkerhetspersonal, under vissa angivna förhållanden, skall genomgå särskild läkarundersökning.

Järnvägsinspektionen är central instans för prövning av frågan om en enskild persons hälsotillstånd är förenligt med säkerhetstjänst. Inspektionen har därför ett stort ansvar för kunskapsuppbyggnad, kunskapsspridning och utveckling av praxis inom det trafikmedicinska området när det gäller spårbunden trafik. Motsvarande uppgifter inom vägtrafiken ligger på Vägverkets trafikmedicinska råd. Med stöd av 11§ i lagen (1994:953) om åliggerheten för personal inom hälso- och sjukvården har Vägverket möjlighet att, för prövning av någons lämplighet att inneha körkort eller traktorkort, begära in uppgifter om denne från sådan hälso- och sjukvårdspersonal som omfattas av lagen. Någon motsvarande möjlighet finns inte för Järnvägsinspektionen.

Om Järnvägsinspektionen skall kunna göra en tillförlitlig prövning av om en persons hälsotillstånd är förenligt med säkerhetstjänst, eller fatta beslut om undantag från hälsokrav för personal med säkerhetstjänst, får det anses vara ett fundamentalt krav att sådana beslut baseras på ett underlag som är så gediget och väldokumenterat som möjligt. Beslutet är till sin natur en medicinsk bedömning där sjukdom eller handikapp ställs i relation till den aktuella säkerhetstjänstens art och krav på god hälsa. Säkerhetstjänstens karaktär liksom konsekvenserna om sjukdomssymptom framträder under tjänstgöring kan som regel beskrivas i konkreta termer. De medicinska fakta, som skall prövas mot en konkret säkerhetssuppgift, baseras som regel på intyg från sökandens företagsläkare eller specialist inom det medicinska ämnesområde som är aktuellt eller ofta från båda. Inte sällan behövs det också kompletterande intyg. Trots omfattande läkarintyg är ibland de medicinska sakförhållandena så komplexa att den medicinska bedömningen ändå är svår. Dessa situationer ställer stora krav på be-

slutsunderlaget som också är av stor betydelse för att tillgodose rättssäkerheten för den som berörs av ett sådant beslut.

Med hänsyn till det som nu anförts anser vi att Järnvägsinspektionen bör få en möjlighet att vid behov inhämta medicinska uppgifter om personal med säkerhetstjänst. Vi föreslår därför att 11§ i lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården får en ny 6. med detta tillägg.

6.2 Jämställdhetspolitiska konsekvenser

Som riktlinjer för utredningsarbetet gäller att de förslag som läggs fram av kommittéer och särskilda utredare skall föregås av en analys och innehålla en redovisning av hur förslagen kan förväntas påverka, direkt eller indirekt, kvinnors respektive mäns villkor och därmed förutsättningarna för jämställdhet mellan könen. Jämställdhetsaspekter skall också särskilt analyseras och redovisas vid förslag om strukturförändringar i samhället. Vid förslag till omorganisationer eller bildandet av nya myndigheter eller andra organ bör i de flesta fall en liknande analys och redovisning göras. Förslag om ny eller ändrad lagstiftning skall också analyseras och redovisas ur ett jämställdhetsperspektiv liksom förväntade effekter av olika budgetförslag för kvinnors och mäns levnadsförhållanden.

I vårt arbete har vi övervägt om vårt uppdrag och våra förslag är av den arten att en analys eller redovisning ur ett jämställdhetsperspektiv skulle bli meningsfull. Vi har funnit att så inte är fallet då vi menar att våra förslag inte innehåller åtgärder som kan vara av betydelse i dessa frågor. Vi har därför avstått från att göra sådana analyser eller redovisningar.

Kommittédirektiv

Organisation av inspektionsverksamhet på transportområdet



Dir.
1995:77

Beslut vid regeringssammanträde den 4 maj 1995

Sammanfattning av uppdraget

Kommittén skall utreda förutsättningarna för och värdet av att slå samman tillsynsverksamheten inom Luftfartsinspektionen, Sjöfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen till en tillsynsmyndighet. Kommittén skall också lämna förslag till finansiering av en sådan gemensam organisation.

Kommittén skall i sitt arbete närmare belysa om det förhållandet att Sjöfarts-, Luftfarts- och Järnvägsinspektionerna svarar för såväl utarbetande av säkerhetsnormer inom respektive transportområde som tillsynsverksamhet bör föranleda en åtskillnad av ansvaret för norm- och tillsynsarbetet.

Kommittén bör också särskilt analysera om de nuvarande instruktionerna ger önskvärd klarhet i ansvarsfördelningen mellan cheferna för inspektionerna och verkens respektive myndighetens övriga ledning och vid behov lämna förslag på förtydliganden.

Bakgrund

Inom transportområdet finns tre inspektioner – Sjöfartsinspektionen, Luftfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen – för tillsyn av säkerheten inom respektive transportslag.

Luftfartsinspektionen har till uppgift att utöva tillsyn över den civila luftfarten i Sverige. Tillsynen omfattar flygmateriel,

bemannings-, flygdrift-, flygplatser och flygtrafiktjänst. Inspektionen utfärdar säkerhetsbestämmelser. I övrigt består verksamheten av tillträdes- och verksamhetskontroll, stödjande åtgärder i form av information och rådgivning samt analysarbete.

Sjöfartsinspektionen ansvarar för fastställandet av tekniska säkerhetsnormer och tillsynen över sjösäkerheten. Vidare ingår även skyddet för miljön mot föroreningar från fartyg som en uppgift för inspektionen.

Järnvägsinspektionen är tillsynsmyndighet för spårtrafiken i Sverige. Inspektionen fattar beslut om säkerhetsföreskrifter och säkerhetssystem, undersöker olyckor och olyckstillbud samt har som övergripande mål att uppfylla det trafikpolitiska målet om att trafiksäkerheten i spårtrafiken fortlöpande skall förbättras.

Järnvägsinspektionen ingår med ställning som självständig myndighet i Banverket. Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen är inordnade som särskilda avdelningar i Luftfartsverket respektive Sjöfartsverket med en i vissa avseenden självständig ställning.

År 1978 bildades Statens haverikommission. Motivet var att därigenom åstadkomma ett helt opartiskt organ för utredning av olyckor och allvarliga incidenter på luftfartens område. År 1990 utvidgades Haverikommissionens ansvarsområde till att också omfatta undersökning av sjöolyckor, järnvägsolyckor och andra allvarliga olyckor om de har medfört att flera människor avlidit, blivit allvarligt skadade eller omfattande skador har uppkommit på egendom eller miljön. Även tillbud till sådana olyckor skall undersökas. Marknaden för den civila luftfarten har ändrats genom beslut om avreglering av luftfarten inom Europeiska unionen och i Sverige. På sjöfartens område gäller traditionellt att marknaden är öppen för dem som har intresse av att bedriva sjöfart. För den spårbundna trafiken övervägs också förändringar när det gäller marknadstillträdet. Den hittillsvarande och förutsedda utvecklingen på marknadssituationen inom transportområdet kommer också att ställa inspektionsverksamheterna inför nya krav.

Luftfartsinspektionen ingår som en del i ett verk som driver affärsverksamhet huvudsakligen på flygplatser. För att få möjlighet att driva affärsverksamhet på flygplatserna t.ex. i terminaler krävs i vissa fall tillstånd av Luftfartsinspektionen. Eftersom Luftfartsverket är en aktör på marknaden finns det ett generellt behov av att klargöra verkets myndighetsroll i förhållande till affärsrollen. Luftfartsinspektionen har en klar myndighetsroll men är samtidigt organisatoriskt nära kopplad till affärsverket. Inspektionen har också ett tillsynsansvar för flygsäkerheten vid verkets flygplatser och över trafiklednings-systemet.

Riksdagen har uttalat (bet. 1990/91:TU20, rskr. 1990/91:177) att Luftfartsinspektionen bör skiljas från Luftfartsverket och inrättas som en särskild myndighet. Riksdagens revisorer har i sitt förslag till riksdagen 1994/95:RR7 angående tillsyn av spårbunden trafik föreslagit att förutsättningar för och utformningen av en för transportområdet gemensam inspektion för tillsyn av säkerhet utreds. En väsentlig fördel med en transportinspektion är enligt revisorerna ökade möjligheter för en tillsyn som är oberoende av verksamhetsutövarna. Även förutsättningarna för mer likvärdiga bedömningar av risker och förebyggande insatser ökar. En annan fördel enligt revisorerna är utökade möjligheter till användning av gemensam expertis och utveckling av gemensamma analysinstrument och praktiska tillsynsmetoder. Riksdagen har som sin mening (bet. 1994/95:TU3, rskr. 1994/95:84) gett regeringen till känna att regeringen vid sina överväganden i det pågående utredningsarbetet om olika säkerhetsfrågor inom transportsektorn bör pröva revisorernas förslag samt redovisa sina ställningstaganden för riksdagen.

Uppdraget

Förutsättningarna för och utformningen av en för transportområdet gemensam inspektion för tillsyn av säkerhet bör närmare utredas.

Riksdagen har redan tillkännagivit att Luftfartsinspektionen bör ges en fristående ställning. Detta har hittills beaktats inom ramen för det pågående arbetet inom verket med att skilja myndighetsrollen från den affärsmässiga rollen. Detta arbete bör kunna underlättas genom att en kommitté behandlar frågan tillsammans med de av Riksdagens revisorer presenterade förslagen.

Sjöfartsverkets och Banverkets affärsverksamhet är inte jämförbar med Luftfartsverkets. Det finns emellertid andra aspekter som ger paralleller till Luftfartsinspektionen.

Kommittén bör utreda förutsättningarna för och värdet av att slå samman tillsynsverksamheterna inom Luftfartsinspektionen, Sjöfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen till en tillsynsmyndighet. Inspektionerna svarar för utarbetandet av säkerhetsnormer inom respektive transportområde, samtidigt som de svarar för tillsynen av efterlevnaden av gällande regler. Kommittén bör närmare belysa om detta förhållande bör föranleda en åtskillnad av ansvaret för normarbetet och tillsynsarbetet. Kommittén skall särskilt belysa de för- och nackdelar en sådan åtskillnad av ansvaret kan föranleda för norm- och tillsynsarbetet.

Kommittén bör också särskilt analysera om de nuvarande instruktionerna ger önskvärd klarhet i ansvarsfördelningen mellan cheferna för inspektionerna och verkens respektive myndighetens övriga ledning.

Denna allmänna översyn av ansvarsfördelningen mellan inspektionerna och verkens övriga verksamheter utgör kommitténs huvuduppgift. Kommittén skall också i sitt arbete behandla finansieringen av den organisation för verksamheten som förordas.

Övrigt

Kommittén skall bedriva sitt arbete i nära kontakt med kommittén med uppgift att utreda Banverkets myndighetsuppgifter m.m. (K 1995:03). Kommittén skall även hålla sig informerad

om arbetet i Kommittén med uppgift att lämna förslag till handlingsprogram för ökad sjösäkerhet (K 1995:02) samt med arbetet i Sjöverksamhetskommittén (Fö 1993:08). Uppdraget bör redovisas senast den 1 februari 1996. För arbetet gäller regeringens direktiv till kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (Dir. 1994:23), om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (Dir. 1992:50) samt om att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (Dir. 1994:124).

(Kommunikationsdepartementet)

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan - hur går det? U
2. Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. U.
3. Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. C.
4. Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. UD.
5. Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. UD.
6. Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. UD.
7. Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. UD.
8. Batterierna - en laddad fråga. M.
9. Om järnvägens trafikledning m.m. K
10. Forskning för vår vardag. C.
11. EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. K.
12. Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. Fi.
13. Offentlig djurskyddstillsyn. Jo.
14. Budgetlag - regeringens befogenheter på finansmaktens område. Fi.
15. Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. UD.
16. Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. UD.
17. Bättre trafik med väginformatik. K.
18. Totalförsvarsspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. Fö.
19. Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. UD.
20. Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning U.
21. Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. U.
22. Inflytande på riktigt - Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. U.
23. Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. N.
24. Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. UD.
25. Från massmedia till multimedia - att digitalisera svensk television. Ku.
26. Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. K.
27. En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. U.
28. Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. U.
29. Forskning och Pengar. U.
30. Borgenärsbrotten - en översyn av 11 kap brottsbalken. Fi.
31. Attityder och lagstiftning i samverkan + bilagedel. C.
32. Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. SB.
33. Banverkets myndighetsroll m.m. K.
34. Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. A.
35. Kriminalunderrättelseregister DNA-register. Ju.
36. Högskola i Malmö. U.
37. Sveriges medverkan i FN:s familjeår. S.
38. Nationalstadsparker. M.
39. Rapport från klimatdelegationen 1995. Klimatrelaterad forskning. M.
40. Elektronisk dokumenthantering. Ju.
41. Statens maritima verksamhet. Fö.
42. Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. UD.
43. Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. UD.
44. Översyn av skatteflyktslagen. Reformerat förhandsbesked. Fi.
45. Presumptionsregeln i expropriationslagen. Ju.
46. Enskilda vägar. K.
47. Cirkelsamhället. Studiecirkelars betydelser för individ och lokalsamhälle. U.
48. Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. N.
49. Regler för handel med el. N.
50. Förbud mot vapen på allmän plats m.m. Ju.
51. Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring - alternativ och förslag. A.
52. Precisering av handelsändamålet i detaljplan. M.
53. Kalkning av sjöar och vattendrag. M.
54. Kooperativa möjligheter i storstadsområden. S.
55. Sverige, framtiden och mångfalden. A.
55. På väg mot egenföretagande. A.
55. Vägar in i Sverige. A.
56. Hälften vore nog - om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. A.
57. Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. Fi.
58. Finansieringen av det civila försvaret. Fö.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

59. Europapolitikens kunskapsgrund.
En principdiskussion utifrån
EU 96-kommitténs erfarenheter. UD.
60. Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och
utvidgningens effekter på den gemensamma
jordbrukspolitiken. UD.
61. Olika länder – olika takt. Om flexibel integration
och förhållandet mellan stora och små stater i EU.
UD.
62. EU, konsumenterna och maten
– Förväntningar och verklighet. Jo.
63. Medicinska undersökningar i arbetslivet. A.
64. Försäkringskassan Sverige – Översyn av
socialförsäkringens administration. S.
65. Administrationen av EU:s jordbrukspolitik
i Sverige. Jo.
66. Utvärderat personval. Ju.
67. Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader.
Fi.
68. Några folkbokföringsfrågor. Fi.
69. Kompetens och kapital + bilaga. N.
70. Samverkan mellan högskolan och näringslivet. N.
71. Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer
och landsbygd. In.
72. Rättsspsykiatriskt forskningsregister. S.
73. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 1 – An Assessment. M.
74. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 2 – Descriptions. M.
75. Värden i folkhögskolevärlden. U.
76. EU:s regeringskonferens – procedurer, aktörer,
formalia. Sammanfattning av ett seminarium i
april 1996. UD.
77. Utländska försäkringsgivare med verksamhet i
Sverige. Fi.
78. Elberedskap. Organisation, ansvarsfördelning och
finansiering av elberedskapen. N.
79. Översyn av revisionsreglerna. Fi.
80. Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. Ku.
81. Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. Fi.
82. En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens
tillsynsmyndigheter. K.

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. [32]

Justitiedepartementet

Kriminalunderrättelseregister
DNA-register. [35]
Elektronisk dokumenthantering. [40]
Presumptionsregeln i expropriationslagen. [45]
Förbud mot vapen på allmän plats m.m. [50]
Utvärderat personval. [66]

Utrikesdepartementet

Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. [4]
Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. [5]
Ett år med EU. Svenska statsjämbudens erfarenheter av arbetet i EU. [6]
Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. [7]
Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. [15]
Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. [16]
Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. [19]
Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. [24]
Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. [42]
Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. [43]
Europapolitikens kunskapsgrund
En principdiskussion utifrån
EU 96-kommitténs erfarenheter. [59]
Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och utvidgningens effekter på den gemensamma jordbrukspolitiken. [60]
Olika länder – olika takt. Om flexibel integration och förhållandet mellan stora och små stater i EU. [61]
EU:s regeringskonferens – procedurer, aktörer, formalia. Sammanfattning av ett seminarium i april 1996. [76]

Försvarsdepartementet

Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. [18]
Statens maritima verksamhet. [41]
Finansieringen av det civila försvaret. [58]

Socialdepartementet

Sveriges medverkan i FN:s familjeår. [37]
Kooperativa möjligheter i storstadsområden. [54]
Försäkringskassan Sverige – Översyn av socialförsäkringens administration. [64]
Rättspsykiatriskt forskningsregister. [72]

Kommunikationsdepartementet

Om järnvägens trafikledning m.m. [9]
EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. [11]
Bättre trafik med väginformatik. [17]
Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. [26]
Banverkets myndighetsroll m.m. [33]
Enskilda vägar. [46]
En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. [82]

Finansdepartementet

Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. [12]
Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. [14]
Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. [30]
Översyn av skatteflyktslagen.
Reformerat förhandsbesked. [44]
Pensionsamordning för svenskar i EU-tjänst. [57]
Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. [67]
Några folkbokföringsfrågor. [68]
Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. [77]
Översyn av revisionsreglerna. [79]
Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. [81]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – hur går det? [1]
Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. [2]
Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. [20]
Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. [21]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Inflytande på riktigt - Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. [22]
En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. [27]
Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. [28]
Forskning och Pengar. [29]
Högskola i Malmö. [36]
Cirkelsamhället. Studiecirkels betydelser för individ och lokalsamhälle. [47]
Värden i folkhögskolevärlden. [75]

Jordbruksdepartementet

Offentlig djurskyddstillsyn. [13]
EU, konsumenterna och maten
- Förväntningar och verklighet. [62]
Administrationn av EU:s jordbrukspolitik i Sverige. [65]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. [34]
Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring
alternativ och förslag. [51]
Sverige, framtiden och mångfalden. [55]
På väg mot egenföretagande. [55]
Vägar in i Sverige. [55]
Hälften vore nog - om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. [56]
Medicinska undersökningar i arbetslivet. [63]

Kulturdepartementet

Från massmedia till multimedia -
att digitalisera svensk television. [25]
Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. [80]

Näringsdepartementet

Kartläggning och analys av den offentliga sektorns
upphandling av varor och tjänster med
miljöpåverkan. [23]
Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing
World. Swedish National Report for Habitat II. [48]
Regler för handel med el. [49]
Kompetens och kapital + bilaga. [69]
Samverkan mellan högskolan och näringslivet. [70]
Elberedskap. Organisation, ansvarsfördelning och
finansiering av elberedskapen. [78]

Civildepartementet

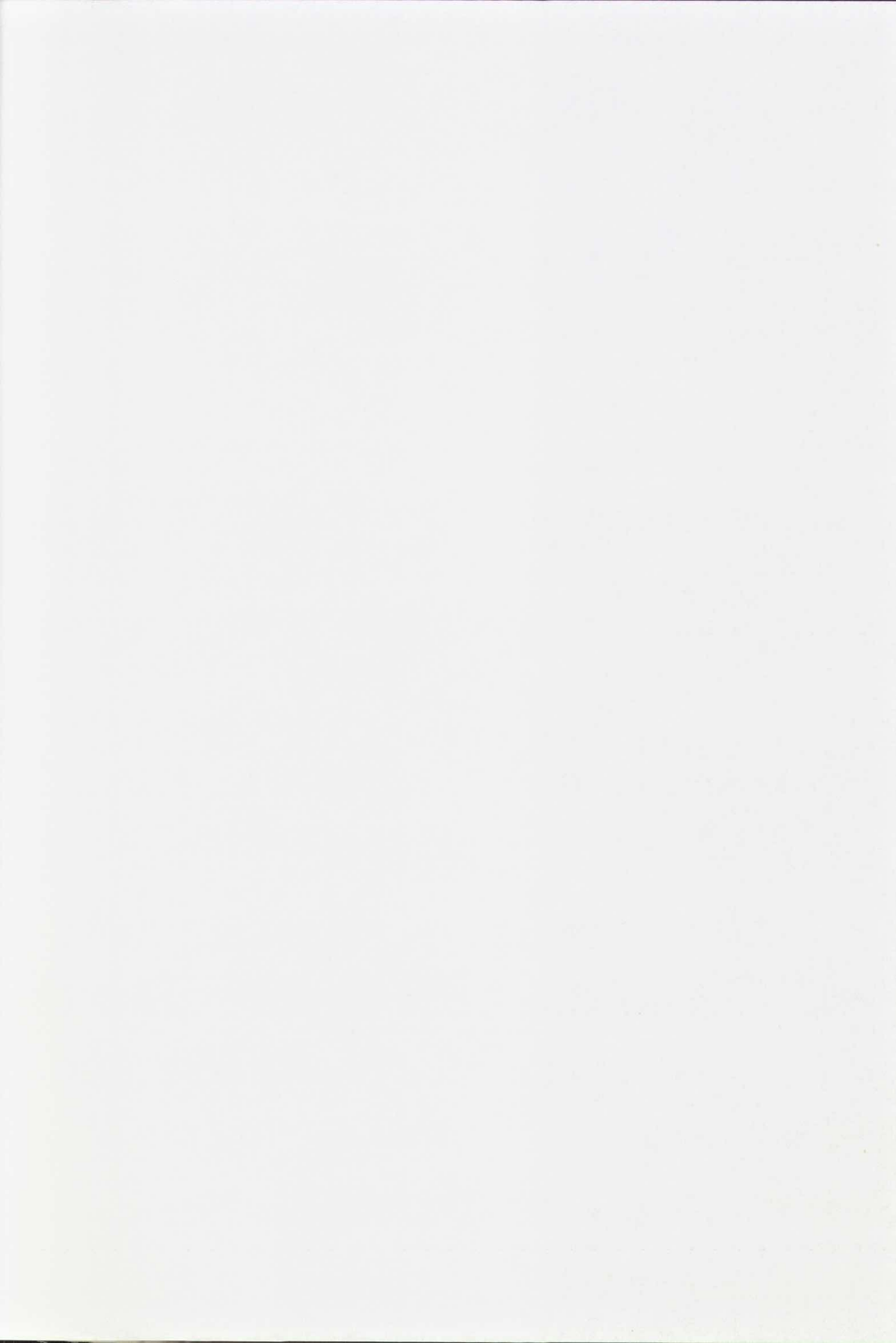
Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. [3]
Forskning för vår vardag. [10]
Attityder och lagstiftning i samverkan
+ bilagedel. [31]

Inrikesdepartementet

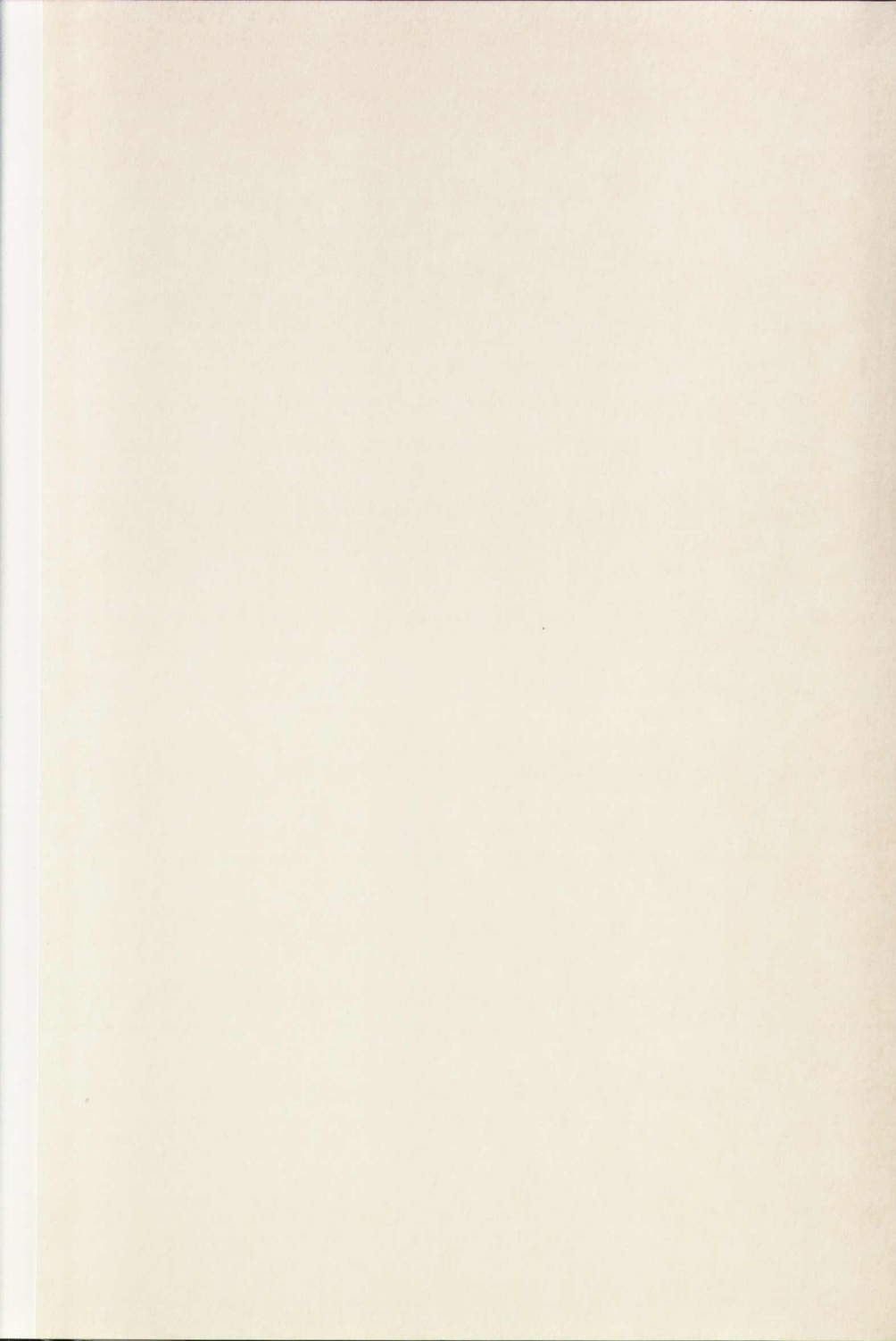
Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och
landsbygd. [71]

Miljödepartementet

Batterierna - en laddad fråga. [8]
Nationalstadsparker. [38]
Rapport från klimatdelegationen 1995.
Klimatrelaterad forskning. [39]
Precisering av handelsändamålet i detaljplan. [52]
Kalkning av sjöar och vattendrag [53]
Swedish Nuclear Regulatory Activities
Volume 1 - An Assessment. [73]
Swedish Nuclear Regulatory Activities
Volume 2 - Descriptions. [74]







FRITZES

POSTADRESS: 106 47 STOCKHOLM

FAX: 08-20 50 21, TELEFON: 08-690 91 90

ISBN 91-38-20283-2

ISSN 0375-250X