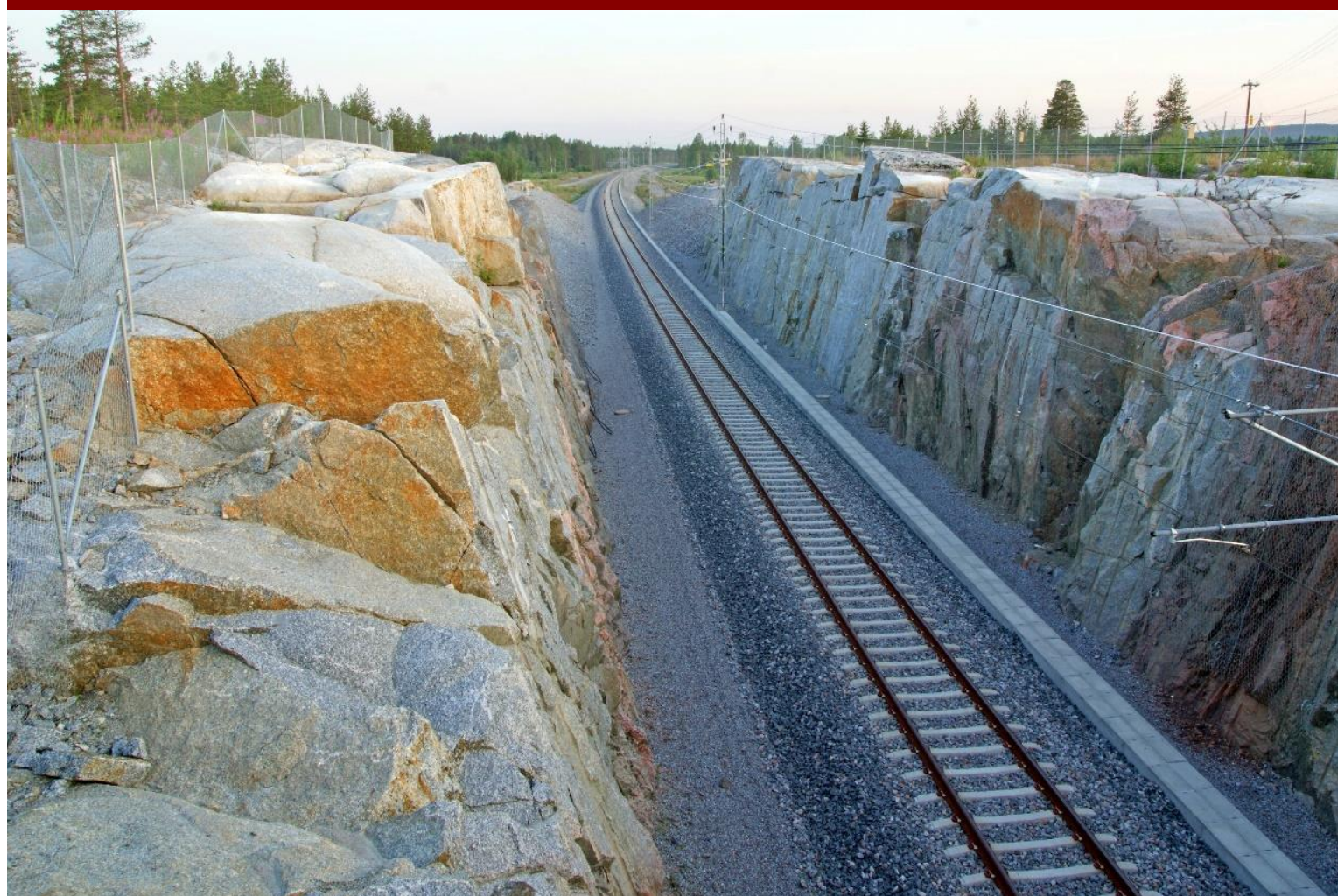


RAPPORT
Regeringsuppdrag

Uppdrag att analysera resursbehov för
länsstyrelserna vid omfattande
transportinfrastrukturinvesteringar



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Uppdrag att analysera resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar

Dokumentdatum: 2020-05-28

Ärendenummer: TRV 2019/118856

Version: 1.0

Kontaktperson: Gabriella Haglund

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
REGERINGSUPPDRAGET	5
GENOMFÖRANDE OCH SAMRÅD.....	5
Dialog med Infrastrukturdepartementet.....	5
Dialog med länsstyrelserna	6
Dialog med utförande verksamhetsområden internt på Trafikverket	6
BESKRIVNING AV NUVARANDE MODELL OCH TILLÄMPNING	7
Nuvarande lagstiftning	7
Kartläggning av tillåtlighetsprövade projekt 1999-2020	7
UTGÅNGSPUNKTER FÖR FRAMTAGANDET AV MODELL	8
MODELLFÖRSLAG.....	8
KONSEKVENSANALYS AV FÖRESLAGEN MODELL	11
BEHOV AV BEMYNDIGANDEN OCH FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR	12
Bemyndiganden.....	12
Författningsförändringar	12
Förslag på utformning av författningar	13

Sammanfattning

Under hösten 2019 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att analysera under vilka omständigheter det finns behov av extra resurser hos länsstyrelserna med anledning av Trafikverkets omfattande investeringsobjekt. I uppdraget ingick även att ta fram en modell för resurshantering i samband med sådana investeringsobjekt.

Den modell som Trafikverket utarbetat och föreslår innebär följande hantering:

- Utpekande av objekt som är berättigade till ersättning sker i samband med framtagandet av nationell plan för transportinfrastruktur.
- Rätten till ersättning ska knytas till namngivna objekt i nationell plan för transportinfrastrukturen och som avser statlig transportinfrastruktur. Objektets totalkostnad ska som utgångspunkt överstiga 5 mdkr. Det ska dessutom vara av så komplex natur att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs. Det ska även finnas möjlighet till ersättning för objekt som visserligen understiger beloppsgränsen, men där komplexitetskriteriet är särskilt framträdande.
- I nationell plan för transportinfrastruktur ska även ersättningsnivån framgå. Den ska maximalt kunna uppgå till 0,1 procent av objektets beräknade totalkostnad.
- Ersättning utgår för länsstyrelsens åligganden som följer av krav ställda i miljöbalken kopplade till det aktuella objektet. Det betyder att en stor del av länsstyrelsens arbete med projektet avlastas även om de arbetsinsatser som länsstyrelserna utför som följer av åligganden enligt bland annat plan- och bygglagen och kulturmiljölagen inte ersätts.

Trafikverket vill även påtala vikten av att länsstyrelserna har en grundfinansiering via anslag som möjliggör för dem att klara ålagda uppgifter.

Regeringsuppdraget

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera under vilka omständigheter det finns behov av extra resurser till länsstyrelserna i samband med Trafikverkets omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Skälen till uppdraget är att företrädare för flera län samt Trafikverket vid olika tillfällen har uppmärksammat regeringen på behovet av ytterligare resurser samt en ny finansieringsmodell för länsstyrelsernas deltagande vid planering och genomförande av omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 28 maj 2020.

Regeringsuppdraget omfattar att:

- med utgångspunkt i erfarenheter från tidigare genomförda investeringsobjekt analysera under vilka omständigheter det finns behov av extra resurser hos länsstyrelserna med anledning av omfattande investeringsobjekt
- föreslå och konsekvensbeskriva en långsiktigt hållbar modell för resurshantering för sådana investeringsobjekt
- föreslå budgetmässig hantering
- beskriva eventuella behov av bemyndiganden och författningsändringar.

Den föreslagna modellen för resurshantering ska vidare säkerställa myndigheternas nuvarande uppgifts- och ansvarsfördelning i den fysiska planeringsprocessen, liksom möjligheterna till ekonomisk styrning och uppföljning.

Av uppdraget framgår att länsstyrelserna ska bistå Trafikverket vid uppdragets genomförande samt att Trafikverket vid genomförandet av uppdraget ska föra dialog med Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Parallellt med uppdraget från Infrastrukturdepartementet har regeringen (Finansdepartementet) gett länsstyrelserna i uppdrag att föreslå gemensamma arbetsmetoder för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar.

Genomförande och samråd

Uppdraget har genomförts med ett brett deltagande internt på Trafikverket för att fånga olika aspekter. I arbetet har deltagare från verksamhetsområdena Planering och Stora projekt samt den centrala funktionen Juridik och Planprovning medverkat.

Dialog med Infrastrukturdepartementet

Vid ett möte med tjänstemän på Infrastrukturdepartementet under februari innevarande år gavs en kort presentation av det arbete som genomförts. Därefter följde en diskussion kring strukturen för den modell som utvecklats.

Dialog med länsstyrelserna

Under genomförandet av uppdraget har Trafikverket haft en nära dialog med Länsstyrelsen i Skåne län som haft ett utpekat ansvar för att samordna arbetet med länsstyrelsernas regeringsuppdrag om att föreslå gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Länsstyrelsen i Skåne län har även haft en samordnande roll för länsstyrelserna vad avser Trafikverkets regeringsuppdrag.

Länsstyrelserna har till Trafikverket lämnat in en gemensam skrivelse innehållande reflektioner och synpunkter avseende Trafikverkets uppdrag¹. Nedan återfinns några av dessa synpunkter:

- Länsstyrelserna efterfrågar en modell som tar hänsyn till flera parametrar än dagens modell.
- Länsstyrelserna understryker i sin skrivelse att det råder stora skillnader mellan de olika länsstyrelsernas storlek och kapacitet. En framtida modell bör ta hänsyn till den eller de berörda länsstyrelsernas specifika förutsättningar när behovet av extra resurser ska bedömas.
- Faktorer som länsstyrelserna lyfter fram som relevanta för att bedöma om ett projekt är att betrakta som extraordinärt och därav i behov av extra resurser är storlek och komplexitet. Komplexitet bedöms avgöras av mängden mark som tas i anspråk samt antalet intressen som berörs. En annan faktor som lyfts fram är mängden transportinfrastrukturprojekt som berör en länsstyrelse under en viss tidsperiod.
- Länsstyrelsen framhåller vidare att en ny modell skulle behöva ha en breddad syn på vilka arbetsinsatser hos länsstyrelserna som är berättigade till ersättning. Bland annat framhålls länsstyrelsens arbetsinsatser kopplade till planläggning, beslut och tillsynsåtgärder inom miljöbalken, kulturmiljölagen, plan- och bygglagen, fastighetsbildningslagen, ellagen samt arbete kopplat till koordinering mellan olika ärendeslag och insatser.
- Slutligen menar länsstyrelsen att besked om extra resurser behöver kommuniceras med en viss framförhållning för att det ska vara möjligt att rekrytera rätt kompetens. Länsstyrelserna efterfrågar även en viss flexibilitet för hur medlen kan användas över tiden för att kunna hantera senareläggningar i projekt.

Dialog med utförande verksamhetsområden internt på Trafikverket

I syfte att utröna vilka omständigheter som leder till behov av extra resurser vid länsstyrelserna har dialoger även förts internt på trafikverket. Det som framkommit där är att ett projekts storlek och komplexitet, såsom omfång i tid och rum, har betydelse för länsstyrelsernas arbetsinsatser. Omfattande markintrång, mängden allmänna intressen såsom områdes- och artskydd, miljökvalitetsnormer, grundvattenförekomster, vattenverksamheter och kulturmiljö är även goda indikatorer på omständigheter som ger upphov till ett extra behov av resurser hos länsstyrelserna. En annan aspekt som lyfts fram är den enskilda länsstyrelsens förutsättningar; vad som inte kan antas vara extraordinära

¹ Skrivelsen kommer i sin helhet att bifogas länsstyrelsernas regeringsuppdrag.

arbetsuppgifter eller arbetsinsatser för en länsstyrelse i en storstadsregion, kan antas vara extraordinärt för en mindre länsstyrelse. Vidare har framkommit att flera av Trafikverkets investeringsprojekt upplevt att handläggningstiden hos länsstyrelserna leder till förskjutningar i tidsplaneringen.

Beskrivning av nuvarande modell och tillämpning

Nuvarande lagstiftning

Länsstyrelserna kan framställa krav på ersättning för arbetsinsatser i samband med transportinfrastrukturprojekt som tillåtlighetsprövas. Modellen bygger på bestämmelser i 17 kap. miljöbalken och förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Av denna förordning följer bland annat att regeringen i ett tillåtlighetsärende kan besluta om att den som söker tillåtlighet ska svara för berörda statliga myndigheters undersöknings-, övervaknings- och tillsynskostnader för den verksamhet som ansökan avser. När det gäller tillåtlighetsprövning av vägar och järnvägar är Trafikverket normalt sökande.

Kartläggning av tillåtlighetsprövade projekt 1999-2020

Trafikverket har gjort en översiktlig kartläggning av tillåtlighetsprövade väg- och järnvägsprojekt under åren 1999–2020. Vid denna kartläggning identifierades totalt något färre än 50 projekt. Trafikverket har vidare kunnat konstatera att länsstyrelserna har framställt krav på ersättning för arbetsinsatser i samband med tillåtlighetsprövning i åtminstone följande tio projekt varav alla utom ett är järnvägsprojekt: Botniabanan, Citytunneln, Citybanan, Ådalsbanan (delen Bollstabruk–N. Nyland), E4 Förbifart Stockholm, Mälarbanan (delen Barkarby–Kallhäll), Västkustbanan (delen Varberg–Hamra), Västlänken, Södra stambanan (delen Flackarp–Arlöv) och senast Ostlänken. I nio av dessa tio fall har regeringen bifallit länsstyrelsernas yrkanden antingen helt eller delvis. Som motiv för bifall har regeringen ofta hänvisat till projektets stora omfattning och de extraordinära insatser och kostnader som det innebär för länsstyrelsen. I något fall har regeringen som motiv för bifall i stället framhållt projektets angelägenhet och betydelsen av att länsstyrelsen kan agera effektivt och skyndsamt som tillsynsmyndighet.

Även om det i regelverket inte ställs några uttryckliga krav på ett projekts storlek avlog regeringen länsstyrelsens yrkande om ersättning för Ådalsbanan (Bollstabruk–N. Nyland), med hänvisning till bland annat projektets begränsade omfattning. Regeringen har vidare uttryckt att ersättning, enligt dagens modell, endast kan utgå för åligganden som följer av krav ställda i miljöbalken och har i sina senare ärenden ställt ökade krav på länsstyrelsernas redovisning. Av detta följer således att betydande arbetsinsatser som länsstyrelserna utför som följer av åligganden enligt bland annat väglagen, lagen om byggande av järnväg, plan- och bygglagen och kulturmiljölagen av regeringen inte har ansetts kunna ersättas med stöd av ovan nämnda förordning. Som exempel kan nämnas ärendet om Södra stambanan där regeringen först avlog Länsstyrelsen i Skåne läns yrkande om ersättning. Detta efter att länsstyrelsen hänvisat till ålagda arbetsinsatser enligt miljöbalken, lagen om byggande av

järnväg och plan- och bygglagen utan att beloppsmässigt specificera förhållandet mellan insatserna. I ett senare ärende om Södra stambanan biföll regeringen länsstyrelsens yrkande men räknade bort kostnader för arbetsinsatser enligt lagen om byggande av järnväg och plan- och bygglagen. Av 7 kap. 12 § förordningen om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken framgår att ersättningen betalas ut som timersättning med 800 kronor för varje hel timme handläggningstid. Nivån har varit oförändrad sedan ikraftträdandet av förordningen.

Kravet på tillåtlighetsprövning förändrades den 1 januari 2013 då det obligatoriska kravet ersattes med krav på underrättelse till regeringen. Avsikten med förändringarna är att tillåtlighetsprövning endast ska ske där prövningen är motiverad. Det ska röra sig om projekt där det finns alternativa sträckningar eller utformningar att överväga, många motstridiga synpunkter på val av lokalisering, flera starka och svårförenliga intressen eller stora tekniskt komplicerade projekt med betydande risker.² Förändringarna har följaktligen lett till att färre infrastrukturobjekt tillåtlighetsprövas³ något som i sin tur kommit att påverka länsstyrelsernas möjlighet att begära ersättning.

Utgångspunkter för framtagandet av modell

Trafikverkets utgångspunkt för framtagande av modell har varit att ta fram en modell som främjar transparens och förutsägbarhet i anslutning till ersättningsprocessen samt att frikoppla möjligheten till ersättning från tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. Detta då det förekommer projekt som ger upphov till omfattande arbete för länsstyrelserna men som inte tillåtlighetsprövas. En annan utgångspunkt har varit att modellen även ska skapa goda förutsättningar för framdrift inom planerade investeringsobjekt.

Modellförslag

Nedan följer en beskrivning av den modell som Trafikverket förordar i anslutning till prövning och utbetalning av ersättning till länsstyrelserna i samband med omfattande transportinfrastrukturobjekt. För ett mer ingående resonemang om konsekvenserna av föreslagen modell, se avsnittet *Konsekvensanalys av föreslagen modell*.

Utpekande av objekt som är berättigade till ersättning

Utpekande av objekt som är berättigade till ersättning sker i samband med framtagandet av nationell plan för transportinfrastruktur. Det innebär att Trafikverket föreslår vilka objekt som skulle kunna vara berättigade till ersättning. Genom remissförfarandet av nationell plan för transportinfrastruktur ges sedan externa aktörer, däribland länsstyrelserna, möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Beslutet om vilka objekt som är berättigade till ersättning fattas slutgiltigt av regeringen genom fastställelsebeslutet av planen.

² Prop. 2011/12:118, s. 97 ff.

³ Ostlänken är det enda projekt som tillåtlighetsprövats av regeringen med stöd av de nya bestämmelserna.

Av utpekandet ska även framgå vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till. Den maximala ersättningen föreslås uppgå till 0,1 procent av objektets beräknade totalkostnad i planens prisnivå inklusive eventuell medfinansiering. Den maximala ersättningsnivån för ett objekt är oberoende av antalet berörda länsstyrelser. En eventuell fördelning mellan länsstyrelser sker utifrån en skälighetsbedömning.

Utifrån Trafikverkets kartläggning av beviljad ersättning till länsstyrelserna i anslutning till tillåtlighetsprovade väg- och järnvägsprojekt är bedömningen att en ersättning motsvarande 0,1 procent av ett objekts totalkostnad utgör en skälig högsta ersättningsnivå.

Ersättning utbetalas endast för kostnader som uppstår efter det att ett objekt pekats ut som berättigat till ersättning i nationell plan för transportinfrastruktur. Den nya ersättningsmodellen är inte tillämpbar för objekt där en länsstyrelse redan ansökt om ersättning enligt nu gällande regler.

Objekt som är berättigade till ersättning

Rätten till ersättning ska knytas till namngivna objekt i nationell plan för transportinfrastrukturen och som avser statlig transportinfrastruktur. Objektets totalkostnad ska som utgångspunkt överstiga 5 mdkr. Det ska dessutom vara av så komplex natur att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs. Det ska även finnas möjlighet till ersättning för objekt som visserligen understiger beloppsgränsen, men där komplexitetskriteriet är särskilt framträdande.

Nationella objekt som inte är geografiskt avgränsade, såsom till exempel Kraftförsörjning eller ERTMS är inte ersättningsberättigade.

Ersättningsberättigade kostnader

Ersättning ska endast utgå för länsstyrelsens åligganden som följer av krav ställda i miljöbalken kopplade till det aktuella objektet. Det betyder att en stor del av länsstyrelsens arbete med projektet avlastas även om de arbetsinsatser som länsstyrelserna utför som följer av åligganden enligt bland annat plan- och bygglagen och kulturmiljölagen inte ersätts.

Rätten till ersättning för länsstyrelsen omfattar den tillämpning av 2-4 kap. samt 5 kap. 3-5 § miljöbalken som är obligatorisk vid fastställandet av väg- och järnvägsplaner (jfr 3 a § väglagen och 1 kap. 3 § lag och byggande av järnväg). De allmänna hänsynsreglerna, riksintressena samt miljö kvalitetsnormer utgör grunden vid en prövning av tillåtlighet enligt miljöbalken. Prövningen av tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken respektive väglagen och lag om byggande av järnväg är således i huvudsak överensstämmande. En tillåtlighetsprövning inbegriper att behövliga tillstånd kommer att ges till verksamheten med angiven lokalisering och huvudsaklig utformning (jfr MÖD 2008:40).

Att en fastställd väg- eller järnvägsplan, precis som ett beslut av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken, också har tillåtlighet vid prövning till exempel av tillstånd för vattenverksamhet framgår dessutom uttryckligen av 11 kap. 23 § miljöbalken. Även andra prövningar enligt

balken sker numera inom ramen för samrådet till väg- eller järnvägsplaner till exempel dispenser från förbud i strandskyddat område och det allmänna biotopskyddet. Samma ordning gäller för övrigt för beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken.

Väglagens och lagen om byggande av järnvägs regler kring framtagande av miljökonsekvensbeskrivningar tillämpas även vid tillåtlighetsprövning hos regeringen, jfr 16 kap. väglagen och 2 kap. 8 § lagen om byggande av järnväg. Av samma paragrafer framgår också att det är Trafikverket som är sökanden hos regeringen för sådana projekt som faller inom myndighetens ansvarsområde. Vid överlämnandet ska sökanden även i ett eget yttrande ha tagit ställning till vilka lokaliseringalternativ som är rimliga och rangordnat dessa.

En formell skillnad mellan prövning enligt 17 kap. miljöbalken och prövning enligt sektorslagarna är dock att miljöbalken blir direkt tillämplig vid prövningen enligt 17 kap. medan balkens regler görs tillämpliga i väglagen och lagen om byggande av järnväg endast genom hänvisning. Det är den lagstiftningsteknik som valdes i förhållande till sektorslagstiftningen när miljöbalken infördes (jfr prop. 1997/98 nr 90). Att länsstyrelsen nu ges möjlighet att få ersättning för sitt arbete föranlett av miljöbalken vid komplexa och omfattande väg- och järnvägsplaner får ses som en naturlig utveckling sedd utifrån att tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken vad avser vägar och järnvägar numera uteslutande är fakultativ.

Regeringens praxis kring nekad ersättning för länsstyrelsens arbete i samband med prövningar enligt exempelvis plan- och bygglagen, kulturmiljölagen, fastighetsbildningslagen eller ellagen bör även fortsättningsvis upprätthållas. Någon utvidgning av rätten till ersättning i dessa delar föreslås således inte. Trafikverket vill dock förtydliga att i en tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken ingår frågor som berör kulturmiljön i enlighet med balkens bestämmelser i 3 kap. 6 §. Även det arbete som länsstyrelserna lägger ned i miljökonsekvensbeskrivningen i enlighet med denna bestämmelse bör således i fortsättningen kunna ersättas.

Vad gäller begränsningarna i rätten till ersättning vill Trafikverket särskilt framhålla att länsstyrelserna bedriver verksamhet som är avgiftsbelagd, men därtill har man även en anslagsfinansiering. Trafikverket ansvarar för bland annat planering, byggnation och drift av statliga vägar och järnvägar. Den statliga anläggning som Trafikverket förvaltar genererar samhällsnytta. Det ter sig därför logiskt att kommuner och andra aktörer som får ta del av samhällsnyttan bekostar de eventuella kostnader som kan förknippas med anläggandet av den statliga infrastrukturen. I sammanhanget bör även nämnas att kostnader för framtagande av detaljplan normalt inte ingår i budgeten för statliga infrastrukturåtgärder. Trafikverket gör därför bedömningen att länsstyrelser inte bör ges möjligheten att, hos Trafikverket, ansöka om ersättning för nedlagt arbetet som till exempel föranleds av kommunernas detaljplanearbete, även om detta arbete är föranlett av en planerad infrastrukturåtgärd.

Utbetalning av ersättning

När objektet befinner sig i planeringsfas har länsstyrelsen möjlighet att inkomma med sina anspråk på ersättning till Trafikverket. I underlaget till Trafikverket ska verifierat för nedlagd tid/upparbetade kostnader redovisas. Trafikverket genomför därefter en granskning av de inkomna underlagen och prövar dess skälighet. Ersättning utbetalas retroaktivt.

Alla kostnader direkt hänförliga till ett objekt är en del av anskaffningskostnaden och kommer att belasta objektet som en del av investeringskostnaden. Med detta följer att ersättningen som betalas ut till länsstyrelsen internt hos Trafikverket bokförs som planerings- eller projekteringskostnader på det objekt som föranleder länsstyrelsens kostnader.

Konsekvensanalys av föreslagen modell

Trafikverkets bedömning är att föreslagen modell innebär en ökad transparens och förutsägbarhet jämfört mot idag.

Utpekandet i nationell plan för transportinfrastruktur leder till att berörda aktörer, däribland länsstyrelserna, får kännedom om utpekandet och ersättningsnivån i ett tidigare skede än idag. Därmed skapas en förutsägbarhet för länsstyrelsen som torde leda till bättre möjligheter för dem att planera och resurssätta sin verksamhet.

Föreslagen modell skapar även förutsägbarhet för Trafikverket i anslutning till den ekonomiska planeringen. Det går i dagsläget inte att ange något exakt belopp för de kostnader som föreslagen modell skulle innebära i form av utbetalningar av ersättning till länsstyrelser. Detta förklaras av att den totala kostnaden är beroende av antalet utpekade objekt, objektens totala kostnader samt länsstyrelsernas faktiska utgifter. I samband med fastställandet av planen kommer dock Trafikverket att ha en god bild av de maximala kostnaderna som under planperioden ska avsättas för ändamålet. Detta då det därigenom blir känt vilka objekt som är berättigade till ersättning samt vilken maximal ersättning som kommer att utgå för det enskilda objektet.

Vad gäller ersättningsnivån för de enskilda objekten, så är Trafikverkets bedömning att en ersättning på 0,1 procent av ett objekts totala kostnad utgör en skälig ersättningsnivå. Genom att Trafikverket ersätter kostnader som kan härledas till miljöbalken, är bedömningen att resurser torde frigöras hos länsstyrelserna för övrigt handläggningsarbete. Det är dock viktigt att säkerställa att länsstyrelserna har en grundfinansiering via anslag som möjliggör för dem att klara ålagda uppgifter.

Genom att den nationella planen för transportinfrastruktur skickas ut på remiss får externa aktörer möjlighet att påverka utfallet genom att inkomma med synpunkter på föreslagna utpekanden, något som skapar en större påverkansmöjlighet jämfört mot idag. Föreslagen modell innebär att länsstyrelsernas möjlighet att erhålla ersättning för nerlagt arbete i anslutning till Trafikverkets omfattande infrastrukturobjekt frikopplas från tillåtlighetsprövningen. Vilket innebär att också objekt som regeringen inte förbehållit sig rätten att tillåtlighetspröva kommer att kunna bli föremål för ersättning.

Behov av bemyndiganden och författningsändringar

Bemyndiganden

Trafikverkets bedömning är att föreslagen modell inte kräver något särskilt bemyndigande i Trafikverkets regleringsbrev, då det rör sig om ett generellt bemyndigande av driftkostnadskaraktär snarare än ett bindande åtagande.

Författningsförändringar

Den föreslagna modellen, med ett utpekande av ersättningsgilla objekt i nationell plan för transportinfrastruktur, innebär att rätten till ersättning för länsstyrelsens arbete vid omfattande infrastrukturobjekt inte längre ska vara knuten till tillåtlighetsprövningen enligt 17 kap. miljöbalken. Detta medför vissa förändringar i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, samt även behov av en ny förordning som reglerar den ändrade ersättningsmodellen. Utöver detta bör ett tillägg göras kring utpekande av objekt i den nuvarande förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Förslag på utformning av författningar

Förordning om ändring i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken”

Publicerad den

Utfärdad den

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken

att följande stycke läggs till under 1 kap. 3 §

-Avgiftsskyldigheten enligt första stycket gäller inte för verksamhet där kostnaderna för länsstyrelsens arbete omfattas av förordningen () om ersättning för länsstyrelsernas arbete i samband med omfattande infrastrukturobjekt.

att följande fjärde punkt läggs till under 7 kap. 11 § andra stycket

4. för verksamhet där kostnaderna för länsstyrelsens arbete omfattas av förordningen () om ersättning för länsstyrelsernas arbete i samband med omfattande infrastrukturobjekt.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den.

2. Den tidigare lydelsen gäller fortfarande för ansökningar som har getts in till regeringen före ikraftträdandet.

SFS XXXX:XX

Förordningen () om ersättning för länsstyrelsernas arbete i samband med omfattande infrastrukturobjekt

Publicerad den

Utfärdad den

1 § Denna förordning omfattar de transportinfrastrukturobjekt där rätten till ersättning för kostnaderna avseende länsstyrelsens arbete fastställts av regeringen enligt förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

2 § Ansökan om ersättning ska ske per utpekat objekt och ges in till Trafikverket som prövar ansökan. Ansökan ska innehålla de uppgifter som Trafikverket bestämmer.

3 § Länsstyrelsen är skyldig att på begäran av Trafikverket lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Ansökan får avslås om sökanden inte har lämnat de begärda uppgifterna.

4 § Betalningen för länsstyrelsens arbete ska ersättas som en timersättning bestämd i enlighet med 7 kap. 12 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

5 § Den maximala ersättningsnivån uppgår till 0,1 procent av objektets beräknade totalkostnad i angiven prisnivå inklusive eventuell medfinansiering.

6 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

7 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den

SFS XXXX:XX

Förordning om ändring i förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur”

Publicerad den

Utfärdad den

Regeringen föreskriver i fråga om förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur”

att följande punkt ska läggas till under 2 §

-De objekt där kostnaderna för länsstyrelsens arbete ska omfattas av förordningen () om ersättning för länsstyrelsernas arbete i samband med omfattande infrastrukturobjekt

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft xxxxxx och tillämpas första gången på den nationella planen för transportinfrastruktur som upprättas och fastställs för åren xxxx-xxxx.

SFS XXXX:XX



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Röda vägen 1, 781 70 Borlänge.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se