

Regeringens proposition

1981/82: 78

om vissa yrkestrafikfrågor;

beslutad den 19 november 1981.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till förenklingar av lagstiftningen rörande den yrkesmässiga trafiken. Vidare förordas åtgärder för att komma till rätta med olagligheter inom branschen.

Förslagen berör bl. a. reglerna om samåkning, ekonomisk lämplighetsprövning, taxor, turlistor och fordonsanmälan. Ett nytt system för utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik föreslås också, liksom plombering av taxametrar.

1 Förslag till

Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1979: 559) dels att 1 kap. 7 § och 2 kap. 10 § skall upphöra att gälla, dels att 2 kap. 1 och 2 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. Meddelande av trafiktillstånd

1 §

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd. Taxa, *turlista* och andra särskilda villkor får föreskrivas.

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd. Taxa, *tidtabell* och andra särskilda villkor får föreskrivas.

2 §

I ett aktiebolag, en ekonomisk förening, ett handelsbolag eller ett kommanditbolag som har fått trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har utsetts att ha ansvaret för trafikutövningen.

I ett aktiebolag, en ekonomisk eller *ideell* förening, ett handelsbolag eller ett kommanditbolag som har fått trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har utsetts att ha ansvaret för trafikutövningen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1977: 67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1977: 67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Den som driver kollektiv persontrafik, för vilken regeringen eller förvaltningsmyndighet fastställer taxa, får under de förutsättningar som anges i denna lag taga ut tilläggsavgift av resande som ej kan förete giltigt biljett.

Regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att denna lag skall gälla även *trafikutövare som själv fastställer taxa*.

Regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att denna lag skall gälla även *annan utövare av kollektiv persontrafik än sådan som avses i första stycket*.

Tilläggsavgift tages ut utöver avgift för biljett.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1981-11-19

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Proposition om vissa yrkestrafikfrågor

1 Inledning

Yrkestrafiklagstiftningen har under senare år reviderats i olika avseenden och anpassats till de trafikpolitiska förutsättningar som nu gäller. Jag tänker bl. a. på de nya definitioner av de olika busstrafikbegreppen som beslutades 1977 (prop. 1976/77: 70, TU 1976/77: 21, rskr 1976/77: 233). Vidare vill jag hänvisa till prop. 1977/78: 92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. Statsmakternas beslut (TU 1977/78: 28, rskr 1977/78: 364) syftade till en integrering av lokal och regional trafik samt en ökad samordning av trafikresurserna. Reformen innebär bl. a. att huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg kommer att utövas genom samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna i respektive län.

När det gäller beställningstrafik för godstransporter kan nämnas prop. 1977/78: 137 om vissa yrkestrafikfrågor m. m. och riksdagsbehandlingen härav (TU 1977/78: 27, rskr 1977/78: 365). Ändringarna innebär bl. a. att behovsprövningen vid beställningstrafik för godstransporter togs bort. Ett effektivare utnyttjande av transportapparaten främjades och de administrativa rutinerna förenklades.

Lagstiftningen har också moderniserats inte minst i språkligt och redaktionellt avseende. Sålunda har förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ersatts av bl. a. yrkestrafiklagen (1979: 559) och yrkestrafikförordningen (1979: 871), vilka har trätt i kraft den 1 januari 1980. De nya författningarna är skrivna på ett modernare och lättillgängligare språk. Genom kapitelindelning och rubriksättning har det blivit lättare att orientera sig bland reglerna.

†1 Riksdagen 1981/82. I saml. Nr 78

Regleringen av taxitrafiken har också reformerats (prop. 1979/80: 142, TU 1979/80: 27, rskr 1979/80: 403). Ändringarna syftade bl. a. till en effektivisering och rationalisering av taxis verksamhet. Taxis roll i den kollektiva trafikförsörjningen betonades samtidigt som möjligheter skapades för en mer flexibel tillståndsgivning. Som ett led i åtgärderna för att komma till rätta med den s. k. svartåkningen infördes även fängelse i straffskalan för all slags olaga yrkesmässig trafik, inte enbart för olaga taxitrafik.

Under senare år har således reglerna för skilda slag av yrkesmässig trafik reformerats. Något behov av mera grundläggande förändringar föreligger därför inte. Trots detta finns det enligt min mening utrymme för ytterligare förenklingar och förbättringar. Man kan exempelvis underlätta för privatpersoner som vill samåka i större utsträckning än vad som i dag är tillåtet utan yrkestrafiktillstånd. Den ekonomiska lämplighetsprövningen kan i vissa fall göras enklare och effektivare. Reglerna om taxor och turlistor kan förenklas. Vissa andra förenklingar i administrativt avseende för tillståndsmyndigheterna såväl som för trafikutövarna kan genomföras och några bestämmelser kan utmönstras ur lagstiftningen. Vidare anser jag att ännu några slag av speciella transporter kan undantas från tillståndsplikt över huvud taget. Slutligen bör vissa ytterligare förbättringar av regelsystemet genomföras.

Stat-kommungruppen (Kn 1980:03) har till uppgift att se över statliga myndigheters tillsyn och kontroll av kommunal och landstingskommunal verksamhet. Syftet med översynen är att minska statlig detaljreglering av sådan verksamhet. Gruppen har avgett betänkandet (Ds Kn 1981: 11) Besparingar och förenklingar inom kollektivtrafiken. I betänkandet föreslår gruppen vissa ändringar i yrkestrafikförordningen bl. a. angående länsstyrelsernas fastställelse av taxor och turlistor.

Yrkestrafiklagstiftningen kan således enligt min mening förbättras på sätt jag nyss nämnt. Även i ett annat avseende kan emellertid reglerna för den yrkesmässiga trafiken behöva förändras. Jag tänker då på möjligheterna att förhindra olagligheter i samband med bedrivandet av sådan trafik.

Inom transportbranschen bedrivs det enligt uppgift olaga yrkesmässig trafik, s. k. svartåkning, i ganska betydande omfattning. Det lär vidare inte vara ovanligt att företagare inom branschen låter bli att betala skatter och avgifter. Överträdelse av exempelvis arbetstids-, fordons- och vägtrafikbestämmelser förekommer också. Många av de nämnda överträdelserna är säkerligen av mindre allvarlig karaktär och begås kanske endast vid enstaka tillfällen. Överträdelserna utgör i sådana fall inte något stort problem. Olagligheterna inom yrkestrafiken är emellertid enligt min mening ytterst allvarliga i de fall då det rör sig om företagare som medvetet och systematiskt överträder de regler som gäller för verksamheten. Det kan t. ex. röra sig om åkerier som drivs helt utan trafikillstånd och som även på andra sätt undviker att redovisa rörelsen. Man deklarerar exempelvis inte inkomst av sin rörelse, betalar inte vägtrafikskatt, registrerar sig inte för

mervärdeskatt och redovisar inte källskatt för anställda eller arbetsgivaravgift. Vidare besiktigas och försäkras ofta inte de i rörelsen använda fordonen, vilka kanske också körs utan hänsyn till gällande arbetstidsregler. Det är självklart att en näringsverksamhet som drivs under sådana förutsättningar medför betydande nackdelar för samhälle och anställda liksom en ytterst allvarlig illojal konkurrens för de seriösa företagarna.

I syfte att utvärdera vad som kan göras för att komma till rätta med olagligheterna inom yrkestrafiken har representanter för olika myndigheter och organisationer under våren 1981 varit verksamma i tre arbetsgrupper. Genom detta arbete har synpunkter lämnats på hur de aktuella missförhållandena bäst skall kunna motverkas. Synpunkterna ligger i vissa fall till grund för de förslag till åtgärder mot olagligheterna som jag kommer att redovisa i det följande.

De missförhållanden som det här rör sig om måste enligt min uppfattning motverkas på flera olika sätt. I vissa fall kan författningsändringar vara nödvändiga. Ofta kan emellertid säkerligen omprioriteringar av myndigheternas resurser, utökat samarbete mellan olika myndigheter eller andra förhållandevis enkla åtgärder ge ett gott resultat. Jag vill samtidigt betona att arbetet mot olagligheterna inte får medföra att de seriösa företagarna onödigtvis får svårigheter och problem i sin verksamhet.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Samåkning m. m.

Under senare tid har kostnaderna för vägtransporter ökat påtagligt. Jag tänker då i första hand på de kraftigt höjda priserna på bensin och dieselolja. Man kan även för framtiden få räkna med stigande drivmedelspriser. Mot bakgrund härav är det viktigt att fordonen används så effektivt som möjligt. Genom bl. a. de tidigare förhållandevis låga bränslepriserna har det utbildats ett resmönster, som har inneburit ett dåligt utnyttjande av kapaciteten hos befintliga fordon. Detta resmönster håller nu på att förändras. De kollektiva trafikmedlen utnyttjas bättre samtidigt som resorna med privatbilar planeras noggrannare. Genom en ökad samåkning i privatbilar vid resor till och från arbetet bör det enligt min mening vara möjligt att göra stora besparingar. En sådan samåkning minskar också trycket på kollektivtrafiken under högtrafiktid. F. n. pågår också olika försök där företag och samhälle hjälper till att på ett effektivare sätt organisera dylika resor.

Denna utveckling mot ett rationellare resmönster kan emellertid i vissa avseenden motverkas av yrkestrafiklagstiftningens nuvarande utformning. Yrkesmässig trafik får enligt yrkestrafiklagen endast drivas av den som har trafik tillstånd. Enligt 1 kap. 7 § i lagen gäller denna emellertid inte i fråga om vissa typer av transporter. I paragrafen görs således undantag för bl. a.

transport av högst fyra passagerare till eller från deras arbetsplats när bilnehavaren kör till eller från sin egen arbetsplats. Med arbetsplats likställs skola eller annan lokal för utbildning. Om sådan samåkning sker mot betalning kan yrkestrafiklagstiftningen däremot vara tillämplig om man är fler än fem personer. Vill man använda sig av exempelvis en personbilsregistrerad s. k. minibuss kan det följaktligen f. n. krävas yrkestrafiktillstånd. Likaså krävs i vissa fall tillstånd om förälder eller annan anhörig mot ersättning transporterar barn mellan hem och skola eller mellan hem och särskilt anordnad skolskjuts.

Enligt yrkestrafikförordningen kan länsstyrelsen tillämpa ett förenklat prövningsförfarande i vissa fall. Detta gäller bl. a. ansökningar om trafik-tillstånd för transport av skolbarn och lärare till och från skolor och medförande av passagerare vid färd med fordon för egen räkning. Vidare får länsstyrelsen enligt 2 kap. 22 § yrkestrafiklagen medge att ett tillstånd att ta med passagerare vid färd för egen räkning inte skall medföra skyldighet att följa de särskilda bestämmelserna om trafikeringsplikt, fordonsanmälan, lämplighetsbesiktning eller taxor. Redan i dag kan således en enklare ordning tillämpas av tillståndsmyndigheterna då det gäller sådan trafik som jag tidigare redogjort för. Trots detta bör enligt min mening ytterligare förenklingar genomföras. Såväl arbetsresor som skolbarnstransporter av de slag jag nämnt bör i större utsträckning undantas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik.

Enligt 5 kap. 1 § yrkestrafiklagen får regeringen föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från lagen. Regeringen får också utfärda ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Trots detta bemyndigande återfinns i yrkestrafiklagen (1 kap. 7 §) en uppräknig av vissa särskilda transportslag, på vilka lagen inte är tillämplig. Förutom det fall av transporter till och från bilnehavarens arbetsplats, som jag här redogjort för, rör det sig om transporter med ambulans i vissa fall, transporter i samband med snöröjning, transporter som endast gäller renhållning eller bärgning av fordon med särskilda bärgningsbilar, transporter av mjölk, ägg och vissa andra specificerade lantbruksprodukter samt vissa andra särskilt angivna transporter i skogsbruket och lantbruket. Det är således fråga om noggrant specificerade transporter. Med tanke på det allmänt hållna bemyndigande som regeringen har enligt 5 kap. 1 § yrkestrafiklagen är det enligt min mening naturligt att de angivna undantagen i stället återfinns i yrkestrafikförordningen. Även praktiska skäl talar för detta då smärre justeringar av de detaljerade bestämmelserna i så fall skulle kunna göras utan riksdagens medverkan — särskilt som regeringen redan i dag har rätt att i annan ordning föreskriva undantag från lagen.

Jag förordar således att 1 kap. 7 § yrkestrafiklagen upphävs. Min avsikt är att föreslå regeringen att besluta om införande i yrkestrafikförordningen av en motsvarande bestämmelse och att i samband därmed också ta upp frågan om de ytterligare undantag från yrkestrafiklagstiftningen beträffande arbetsresor och skolskjutsar som jag tidigare har förordat.

2.2 Lämplighetsprövning

Trafiktillstånd får enligt yrkestrafiklagen endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Denna grundläggande regel gäller för all slags yrkesmässig trafik. Själva prövningen av den ekonomiska lämpligheten genomförs emellertid inte på samma sätt för de olika trafikslagen. Således regleras den ekonomiska lämplighetsprövningen av den som söker eller har tillstånd till beställningstrafik för godstransporter i förordningen (1978:690) om ekonomisk lämplighetsprövning i vissa ärenden om yrkesmässig trafik. Några motsvarande särskilda bestämmelser om hur tillståndsmyndigheten skall genomföra prövningen finns inte för övriga slag av yrkesmässig trafik.

Till en början fanns inte heller för godstrafiken i 1940 års yrkestrafikförordning några preciserade regler om den ekonomiska lämplighetsprövningen. Sådana kom först 1972. Bakgrunden var att nyetableringar i viss omfattning ansågs ha skett efter en alltför optimistisk bedömning av de insatser som krävts och de sysselsättningsmöjligheter som funnits. En utbyggd lämplighetsprövning ansågs kunna motverka etablering av företag som saknade möjligheter att driva rörelsen under godtagbara former. Dessutom kunde en sådan prövning tvinga fram en planering av den tilltänkta verksamheten och ge sökanden underlag för drift på företagsekonomiskt sunda villkor. – Den 1 januari 1979 avskaffades behovsprövningen helt för beställningstrafik för godstransporter. Den särskilt reglerade ekonomiska lämplighetsprövningen bibehölls. Den vidgades till att också omfatta vissa kapacitetsökningar. Efter bemyndigande av regeringen har dåvarande transportnämnden utfärdat närmare föreskrifter i ämnet (utgivna i vägverkets författningssamling VVFS 1978: 11 T).

Till grund för tillståndsmyndighetens bedömning av den ekonomiska lämpligheten skall, när det gäller tillstånd till beställningstrafik för godstransporter, ligga en av sökanden respektive tillståndshavaren utförd ekonomisk utredning. Utredningen skall bl. a. omfatta verksamhetsbeskrivning, årsbudget och finansieringsplan. Redovisning skall ske på för ändamålet utformade blanketter. Innan utredningen sänds in till länsstyrelsen skall granskning vara utförd av en regional utvecklingsfond eller av en auktoriserad eller godkänd revisor. – Den närmare utformningen av utredningen preciseras i den förordning och i de tillämpningsföreskrifter som jag tidigare nämnt. I tillämpningsföreskrifterna regleras också när förnyad utredning skall göras, såsom vid vissa fall av utvidgning av en befintlig rörelse eller utbyte av den trafikansvarige.

Av den översiktliga redogörelse som jag lämnat för den särskilda ekonomiska lämplighetsprövningen torde framgå att det här är fråga om förhållandevis omfattande bestämmelser, vars tillämpning medför en hel del arbete såväl för tillståndsmyndigheterna som för de enskilda företagarna.

Trots denna prövning av den ekonomiska lämpligheten föreligger det i dag stora problem med företag som just i ekonomiskt hänseende kan sägas vara olämpliga. Dessa företag sköter exempelvis ofta inte inbetalningar av skatter och avgifter till det allmänna, samtidigt som de på ett illojalt sätt konkurrerar med branschens korrekt drivna företag. Mycket tyder därför enligt min mening på att värdet av den särskilda ekonomiska lämplighetsprövningen inte motsvarar det arbete och de kostnader, som läggs ner på densamma. Detta torde bl. a. bero på att någon mera ingående prövning av de i utredningen presenterade kalkylerna är svår att åstadkomma för länsstyrelserna. Endast i undantagsfall föranleder de lämnade uppgifterna någon kritik och möjligheterna till kontroll är starkt begränsade. En sökande lär ganska enkelt kunna anpassa uppgifterna i den ekonomiska utredningen – särskilt vad gäller beräknade intäkter – till vad länsstyrelserna förmodas kunna godta. Såväl från myndighets- som från organisationshåll har jag fått uppgifter som tyder på att så också sker i inte ringa omfattning.

Jag är sammanfattningsvis av den uppfattningen att en prövning av den ekonomiska lämpligheten skulle kunna göras betydligt enklare än för närvarande. Bl. a. av de skäl som jag tidigare nämnt bör den formalisering av den ekonomiska lämplighetsprövningen för godstrafiken som nu gäller avskaffas. Härigenom kan länsstyrelserna beredas en inte obetydlig lättnad i arbetet.

Förslaget att avskaffa den särskilda ekonomiska lämplighetsprövningen grundar sig således på bedömningen att denna form av prövning är ineffektiv och kostnadskrävande. Problemen inom transportbranschen tyder emellertid samtidigt på att behovet en ekonomisk kontroll av företagen liksom av bättre utbildade företagare är stort.

Som jag nyss nämnt får trafiktillstånd endast ges till den som bl. a. kan anses besitta ett godtagbart yrkeskunnande. Detta gäller för alla slags trafiktillstånd. Som ett särskilt krav gäller vidare att endast den som har körkort med behörigheten C kan få tillstånd till beställningstrafik för gods-transporter. Undantag från det senare kravet kan medges om sökanden eljest har motsvarande kunskaper eller om det finns särskilda skäl.

Enligt vad jag har inhämtat har tillståndsmyndigheterna vid prövningen av de sökandes yrkeskunnande i praxis ofta nöjt sig med att kräva körkort med behörigheten C. Detta krav på en viss körkortsbehörighet garanterar emellertid enligt min mening inte att den sökande har de allsidiga kunskaper som i dagens samhälle kan krävas av en företagare i transportbranschen. Förutom kännedom om hur tunga fordon och skilda slags laster skall hanteras ur bl. a. trafiksäkerhetsmässig synpunkt erfordras nämligen också kunskaper av ekonomisk och administrativ art för att rörelsen skall kunna drivas på ett riktigt sätt.

Svenska åkeriförbundet anordnar för sina medlemmar kurser som bl. a. innefattar undervisning i ekonomisk planering och priskalkylering, bokföringsplikt och redovisning av mervärdesskatt. Förbundet har förklarat sig

berett att under vissa förutsättningar utvidga sin allmänna "företagarutbildning" och erbjuda denna även till andra än de egna medlemmarna.

En blivande lastbilsåkare behöver alltså enligt min mening kunskaper utöver de som ett C-körkort garanterar. Svenska åkeriförbundets förslag om företagarutbildning i förbundets regi är enligt min uppfattning intressant och jag anser att en genomgången sådan utbildning mycket väl skulle kunna ligga till grund för länsstyrelsernas bedömning av den sökandes yrkeskunnande. Detta får naturligtvis inte medföra att kunskaper eller erfarenhet som förvärvats på annat sätt förlorar sin betydelse. – Genom att man ställer höga krav på yrkeskunnande i de hänseenden som jag nu har berört minskar risken för att de som söker trafiktillstånd inte är medvetna om de ekonomiska och rättsliga villkor som gäller för den planerade rörelsen.

Den nu gällande särskilda ekonomiska lämplighetsprövningen består som jag tidigare nämnt i att företagaren i fråga vid ett speciellt tillfälle lämnar en mängd uppgifter om sin rörelse. Någon kontroll av hur rörelsen sedan sköts förekommer i princip inte. Om tillståndshavaren exempelvis inte rätteligen betalar skatter och avgifter i sin rörelse kan det ta avsevärd tid innan tillståndsmyndigheten underrättas härom. Den olämplige företagaren har då kanske under flera år på ett illojalt sätt kunnat konkurrera med de kollegor, som sköter sina rörelser korrekt, samtidigt som det allmänna ofta inte kan få betalt för sina fordringar. – Skulle det vid kontroll visa sig att någon företagare inte förmår driva rörelsen på ett för samhället godtagbart sätt skall länsstyrelsen redan i dag överväga om missförhållandena är så allvarliga att tillståndshavaren skall varnas eller trafiktillståndet skall återkallas. Om tillståndsmyndigheterna kontinuerligt kunde hållas underrättade om tillståndshavarnas eventuella ekonomiska misskötsamhet skulle myndigheterna många gånger kunna "stämna i bäck". Härigenom skulle stora förluster för stat och kommun kunna undvikas samtidigt som även tillståndshavarna själva skulle kunna uppmärksammas på sin situation innan den blivit ohållbar. – En uppföljning av tillståndshavarnas ekonomiska skötsamhet skulle därför enligt min mening vara av stort värde. Genom att på det sätt jag tidigare förordat förenkla rutinerna vid meddelande av nya trafiktillstånd kan resurser i stället avdelas för en sådan bättre uppföljning. Detta kan ske genom exempelvis ett regelbundet samarbete mellan tillståndsmyndigheterna och kronofogdemyndigheterna. Även inom länsstyrelserna borde ett utökat samarbete mellan den enhet, som beviljar trafiktillstånd, och länsstyrelsernas skatteavdelningar kunna vara värdefullt.

För att genomföra de förändringar angående lämplighetsprövningen som jag här har förordat bör 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen upphävas. I övrigt kräver ändringarna inte riksdagens medverkan utan kan ske genom att yrkestrafikförordningen ändras och att de särskilda författningarna om ekonomisk lämplighetsprövning upphävs. Av praktiska skäl torde omlägg-

ningen av prövningen få ske successivt. När det gäller det samarbete myndigheterna emellan som jag senast berörde krävs inga författningsändringar. Detta samarbete kan – om så skulle behövas – initieras på annat sätt.

Jag vill slutligen erinra om att regeringen nyligen har beslutat tillkalla en kommitté, som skall undersöka förutsättningarna för utvidgade regler om näringsförbud.

2.3 Taxor

Den yrkesmässiga persontrafiken har sedan länge varit underkastad tillståndstvång. Trafiken har härigenom kommit att bedrivas i en situation, där trafikutövaren genom behovsprövningen haft ett skydd mot oinskränkt konkurrens. Det har bl. a. därför inte ansetts möjligt att låta trafikutövaren själv bestämma sin taxa.

I yrkestrafiklagen stadgas att taxa, turlista och andra särskilda villkor får föreskrivas för den som har trafiktillstånd. Enligt yrkestrafikförordningen skall det för persontransporter i linjetrafik och i beställningstrafik med lättare fordon finnas en fastställd taxa. Frågan om fastställelse av taxan prövas av tillståndsmyndigheten. Taxan anger i allmänhet de högsta avgifter som får tas ut i trafiken. Nivån på taxan för visst trafikslag fastställs av transportrådet. Vidare stadgas att förare skall ha med sig den fastställda taxan och visa upp den på begäran av trafikanter eller polis. Den som bryter mot den sistnämnda bestämmelsen kan dömas till penningböter.

Beslutsprocessen i ärenden om taxeändringar var tidigare mycket långt utdragen, vilket blev till stort förfång för trafikutövarna. Sedermera ändrades också förfarandet därhän att framställningen om taxehöjning fick ges in direkt till regeringen som beslutade om generella nivåhöjningar för busstrafiken – ofta samtidigt med motsvarande beslut för den trafik som regeringen var tillståndsmyndighet för, dvs. statens järnvägars och postverkets busstrafik. För den icke statliga busstrafiken gäller alltså att länsstyrelserna skall fastställa de taxor som trafikutövarna inom ramen för det generella nivåhöjningsbeslutet avser att tillämpa för varje enskild linje.

Fr. o. m. den 1 januari 1980 åligger det transportrådet att pröva frågor om generella ändringar av taxenivån i busslinjetrafiken. Transportrådet är ålagt att samråda med statens pris- och kartellnämnd innan beslut fattas. Vid skiljaktig uppfattning mellan rådet och nämnden skall frågan hänskjutas till regeringen för avgörande.

I anslutning till införandet av ett huvudmannaskap för kollektiv persontrafik har frågan om taxefastställelse i den trafik som läns huvudmannen svarar för diskuterats från olika utgångspunkter. I prop. 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik anförde föredraganden att – när det gäller sådan trafik för vilken läns huvudman har ansvaret – nödvändigheten av en statlig myndighets fastställelse av taxorna kan ifrågasättas. Huvudmannaskapet, som

skall utövas genom samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna i respektive län. ansågs garantera att taxenivån i trafiken grundas på ett politiskt ansvarstagande. Föredraganden ansåg emellertid att man borde avvakta en tid innan man gjorde någon förändring i fråga om taxefastställelsen.

Ordningen med länshuvudmän för den kollektiva trafiken har nu prövats några år och jag anser därför skäl föreligga att ta upp frågan om en förenkling av taxefastställelsen.

Huvudmännen har det politiska och ekonomiska ansvaret för lokal och regional busslinjetrafik. Genom politiska beslut bestäms vilken transport-service som skall erbjudas allmänheten och i vad mån kostnaderna för denna service skall täckas genom avgifter respektive skattemedel. Frågan om taxa för busstrafiken kommer därmed ofta att utgöra en del av kommunernas eller landstingens budgetarbete.

Jag anser att länshuvudmännen själva skall få bestämma vilka taxor som skall tillämpas i den trafik de ansvarar för. Detta har också förordats av stat-kommungruppen och transportrådet. — En sådan ordning står enligt min mening helt i överensstämmelse med strävandena att decentralisera beslutsfattandet och öka den kommunala bestämmanderätten.

I de fall då länshuvudmannen inte svarar för s. k. kompletteringstrafik bör enligt min uppfattning berörda kommuner ges motsvarande befogenhet att fastställa taxa för sådan trafik.

Jag avser att i annat sammanhang återkomma till frågan om samordningen av taxor vid resor mellan olika län.

Huvudmannaskapsreformen har ännu inte trätt i tillämpning i hela landet. I Hallands län, Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län har länshuvudmän ännu inte övertagit ansvaret för trafiken. Så kommer dock att ske senast den 1 juli 1983. Trots detta bör enligt min mening till dess reformen har genomförts taxorna för den lokala och regionala busslinjetrafiken bestämmas av trafikutövarna själva. Som en förutsättning för taxehöjningar bör dock gälla att berörda kommuner godkänt höjningen. Om enighet inte uppnås mellan trafikutövaren och kommunen bör frågan om taxehöjning hänskjutas till transportrådet för avgörande.

Sådan busslinjetrafik i övrigt som faller utanför huvudmannaskapet torde utgöra högst 10 procent av den totala busslinjetrafiken i landet. Det gäller nästan uteslutande busstrafik som rör mer än ett län (s. k. snabbbusstrafik) samt civil och militär veckoslutstrafik. Tillståndsmyndighet för sådan trafik är i allmänhet transportrådet. Rådet har därmed också att fastställa taxa för den trafiken.

För den busstrafik, som således faller utanför huvudmannansvaret och för vilken transportrådet är tillståndsmyndighet i nära nog samtliga fall, bör det enligt min uppfattning ankomma på rådet att fastställa taxorna. Om trafik av lokal eller regional karaktär av någon anledning inte skulle inrymmas under någon länshuvudmans ansvar, bör transportrådet fastställa taxa

även för sådan trafik. Förslaget medför att länsstyrelserna i fortsättningen inte kommer att ha några uppgifter på detta område.

Även de i taxitrafiken gällande taxorna anser jag att transportrådet bör bestämma.

I syfte att skapa enhetliga regler för sådana tilläggsavgifter, som tas ut i kollektiv persontrafik av resenärer utan giltig biljett, utfärdades 1977 en lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik och en förordning (1977:68) i samma ämne. Författningstexten är inte anpassad till fall där exempelvis en läns huvudman fastställer taxa. För att även i fortsättningen kunna bibehålla ett enhetligt regelsystem för tilläggsavgifterna bör vissa ändringar göras i lagen och förordningen.

Som jag tidigare nämnt skall enligt en särskild regel i yrkestrafikförordningen förare ha med sig den fastställda taxan. Att den som erbjuder allmänheten tjänster också tillhandahåller gällande taxa finner jag helt naturligt. Detta gäller ju i skilda slags verksamheter. Något straffsanktionerat stadgande härom vad gäller just den yrkesmässiga trafiken behövs därför enligt min mening inte.

Genom de förslag som jag här har lagt fram kommer länsstyrelserna att avlastas allt arbete med taxor för yrkesmässig trafik. Detta torde innebära en betydande avbyråkratisering.

Förutom ändringarna i lagen respektive förordningen om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik medför mina förslag huvudsakligen ändringar av yrkestrafikförordningen.

2.4 Turlistor m. m.

Enligt yrkestrafikförordningen skall det för linjetrafiken finnas en av tillståndsmyndigheten fastställd turlista. En ansökan om tillstånd till linjetrafik skall innehålla uppgift om sådan turlista. Frågan om fastställelse av turlista får inte ses som en åtgärd isolerad från tillståndet i övrigt. Tvärtom utgör turlistan en integrerad del av tillståndet, som för att vara fullständigt även måste ange trafikens omfattning. Om ett tillstånd skall beviljas eller ej kan exempelvis bero på hur trafiken skall bedrivas i förhållande till befintligt trafikutbud.

Stat-kommungruppen har i sitt betänkande tagit upp frågan om fastställelse av turlista. Gruppen framhåller att på de sträckor där trafiken bedrivs av läns huvudman eller i dennes regi planeras och samordnas också trafiken av huvudmannen. Någon konkurrenssituation mellan olika trafikutövare torde därför inte kunna uppstå. Något skäl att behålla fastställelseprövningen av turlistor anser arbetsgruppen därför inte finns.

Liksom det finns anledning att förenkla fastställelsen av taxorna i den busslinjetrafik läns huvudmannen ansvarar för finns det enligt min uppfattning anledning att överväga frågan om fastställelse av turlistor i sådan trafik. Även här bör man sträva efter att förenkla beslutsfattandet.

I samband med huvudmannaskapsreformen vidtogs flera åtgärder för att skapa trygghet för de enskilda bussföretagen med egna linjetrafiktillstånd. Det förhållandet att trafikutövarna skulle få behålla sina tillstånd även efter reformens genomförande och att kollektivtrafiknämnden inrättades syftade till att ge busstrafikföretagen garanti för att en etablerad och i många fall under lång tid utvecklad verksamhet skulle kunna fortleva. Med stöd av tillståndet och turlistan skulle trafikutövaren med rimlig grad av säkerhet kunna göra sina bedömningar om resursbehov på längre sikt utan några plötsliga och drastiska förändringar av planeringsförutsättningarna. Om huvudmannen exempelvis skulle kunna självständigt besluta om inskränkningar i trafikomfattningen för det enskilda bussföretaget eller utökningar av parallella förbindelser skulle värdet av det skydd som tillståndet var avsett att innebära för den enskilde trafikutövaren kunna ifrågasättas. Genom en myndighetsfastställelse får berörda tillståndshavare möjlighet att anföra besvär över sådana beslut om turlistor som påverkar deras trafik.

Även i förhållande till SJ:s järnvägstrafik och den landsvägstrafik som huvudmännen inte ansvarar för kan det uppkomma situationer där det framstår som värdefullt att en myndighet beslutar om turlistor och att besvärsmöjlighet finns.

Det kan således i motsats till vad stat-kommungruppen kommit fram till enligt min mening finnas skäl – främst från rättssäkerhetssynpunkt – att tills vidare bibehålla systemet med tillståndsmyndigheternas fastställelse av turlistor. Inom områden där det inte finns någon trafik som konkurrerar med den av länshuvudmannen bedrivna anser jag det emellertid överflödigt att kräva att turlistorna skall fastställas av någon myndighet. – Även i vissa andra situationer kan en av myndighet fastställd turlista framstå som obehövlig. I yrkestrafikförordningen bör således införas en möjlighet för tillståndsmyndigheten att medge undantag från kravet på fastställd turlista.

Även i de fall en fastställelse av turlista skall ske för huvudmannatrafiken torde emellertid själva förfarandet kunna förenklas. En målsättning bör därvid vara att minska såväl huvudmannens som tillståndsmyndigheternas arbete.

Liksom vad gäller fastställelse av taxor har transportrådet beträffande turlistor i en skrivelse till kommunikationsdepartementet redovisat förenklingsförslag. Den lösning jag nyss förordat överensstämmer med den av rådet föreslagna. I skrivelsen har transportrådet även föreslagit en smidigare ordning för fastställelse av turlistor i sådan huvudmannatrafik där turlista skall fastställas av myndighet. Rådets förslag innebär i korthet att huvudmannen till länsstyrelsen anmäler att trafiken under trafikåret kommer att drivas enligt i trafikförsörjningsplanen eller i särskild handling upptagna turlistor. Till anmälan skall fogas en handling innefattande medgivande av samtliga innehavare av tillstånd till linjetrafik i länet att de inte har något att erinra mot turlistorna till den del de berör vederbörande

företags linjesträckor. Alternativt anges vad företaget har att erinra mot turlista för egen sträcka eller parallellsträcka som kan inverka på den egna sträckan. Finns ingen erinran, har länsstyrelsen enligt transportrådets förslag att fastställa turlistorna med sedvanlig besvärshänvisning. Om erinran finns, gör länsstyrelsen en prövning av turlistefrågan beträffande de linjer som berörs, medan turlistorna för övriga linjer fastställs utan att den prövningen avvaktas.

Jag anser för egen del att det bör vara möjligt att med bibehållen rättssäkerhet förenkla själva förfarandet vid fastställelse av turlistor. Hur så skall ske bör emellertid närmare undersökas. Inom ramen för det fortsatta arbetet bör syftet med transportrådets förslag kunna tillgodoses.

Om en turlista har fastställts skall den givetvis följas av trafikutövaren. Enligt yrkestrafikförordningen får tillfälliga avvikelser göras om de beror på omständigheter som inte har kunnat förutses. Sådana avvikelser är trafikutövaren skyldig att anmäla till länsstyrelsen på det sätt och i den omfattning styrelsen har bestämt. Enligt min mening skulle denna anmälningskyldighet kunna slopas. Även utan en sådan skyldighet torde mera betydande och ofta återkommande avvikelser komma till myndighetens kännedom samtidigt som ändringen skulle innebära en förenkling för såväl trafikutövarna som för länsstyrelserna.

I detta sammanhang vill jag också ta upp frågan om själva beteckningen turlista. Detta uttryck bör enligt min mening bytas ut mot det numera i dagligt tal använda ordet tidtabell.

I ett tillstånd till linjetrafik måste naturligtvis på något sätt anges var trafiken får bedrivas. I yrkestrafikförordningen stadgas att ett tillstånd skall innehålla en föreskrift om att trafiken skall utföras på en viss vägsträcka, mellan vissa orter eller inom ett visst område. Länsstyrelsen kan även föreskriva skyldighet att utföra samtrafik avseende anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik. – Stat-kommungruppen pekar i sitt betänkande på att oklarhet råder bland länsstyrelserna om i vilka fall tillstånd avseende område får meddelas. Gruppen anser det angeläget att åstadkomma klarare regler beträffande områdestillstånd och föreslår att bl. a. läns-huvudmän i normalfallet skall erhålla områdestillstånd.

För egen del vill jag anföra följande.

Av samma skäl som jag nyss har anfört beträffande turlistor är det inte möjligt att – där konkurrerande trafik finns – låta läns-huvudmännen helt bestämma var trafiken skall bedrivas. Skyddet för enskild regional och lokal busslinjetrafik liksom i vissa fall för järnvägstrafik och för busstrafik mellan olika län skulle då bli alltför svagt. Även då det gäller själva tillståndens utformning måste således rättssäkerhetshänsyn få väga tungt.

Att i alla situationer precisera på vilka gator och vägar trafiken skall gå fram torde emellertid inte vara nödvändigt. Även obetydliga justeringar av linjesträckningen medför ofta ett ansöknings- eller anmälningsförfarande, varefter tillståndsmyndigheten har att ta ställning till den aktuella avvikel-

sen från tillståndet. Inom tätorter eller andra klart avgränsade områden är det vanligt att all linjetrafik bedrivs av en trafikutövare. Det förefaller mig i sådana fall onödigt att i tillståndet ange den exakta linjestreckningen. I stället bör enligt min mening områdestillstånd kunna användas. Såväl för trafikutövaren som för tillståndsmyndigheten skulle detta innebära en inte obetydlig förenkling.

Förutom ett utbyte av ordet turlista mot tidtabell i 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen medför mina förslag endast vissa förändringar i yrkestrafikförordningen.

2.5 Fordonsanmälan m. m.

Enligt yrkestrafikförordningen får ett fordon inte användas i yrkesmässig trafik förrän en anmälan om det har skett hos länsstyrelsen. Det får dock användas utan anmälan längst fyra veckor från den tidpunkt då fordonet förvärvades. Om det är fråga om ett fordon som skall användas för persontransporter skall tillståndshavaren tillsammans med anmälan ge in bevis om att fordonet har godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Plikten att anmäla de fordon, som skall användas i yrkesmässig trafik, motiverades med möjligheten att därigenom kunna kontrollera att inte flera eller större fordon användes än tillståndet medgav. Hushållningen med trafikmedel betonades. Vad gäller persontransporter sker även i dag en behovsprövning och det är därför nödvändigt att kunna kontrollera fordonsens antal och storlek.

Någon behovsprövning äger numera inte rum beträffande beställningstrafik för godstransporter. Förfarandet med obligatorisk fordonsanmälan har emellertid stor betydelse för möjligheten att praktiskt kunna kontrollera att den yrkesmässiga trafiken bedrivs lagligt. Genom att ett fordon på detta sätt knyts samman med ett visst trafikillstånd och därmed en bestämd tillståndshavare kan t. ex. polisen kontrollera att tillstånd finns för fordonet och omedelbart få besked om vem som är ansvarig för trafiken i fråga. Härigenom minskas möjligheterna för en ohederlig trafikutövare att utan reaktion från samhällets sida underlåta att fullgöra sina skyldigheter i fråga om skatter, avgifter, försäkringar o. d. – Systemet med fordonsanmälan är en förutsättning för ett på bil- och yrkestrafikregistren baserat modernt utmärkningssystem. En ordning med anmälningsskyldighet har även ett visst värde från beredskapssynpunkt.

De nu gällande bestämmelserna om fordonsanmälan medger emellertid att ett nyförvärvat fordon får användas i yrkesmässig trafik utan anmälan längst fyra veckor från förvärvet. En motsvarande frist har f. ö. förekommit ända sedan begreppet fordonsanmälan infördes. Detta underlättar givetvis för en åkare att då t. ex. ett fordon havererar snabbt ersätta detta med ett nytt utan att först behöva anmäla det nya fordonet.

Enligt vad rikspolisstyrelsen uppgett orsakar emellertid nämnda frist

svårigheter vid det praktiska kontrollarbetet. Genom att på visst sätt göra gällande att fordonet i fråga nyligen har överlåtits kan nämligen den som bedriver yrkesmässig trafik utan tillstånd undgå ansvar härför. Fristens längd spelar i detta sammanhang knappast någon roll; det enda botemedlet mot denna form av regelmissbruk torde vara att helt avskaffa anmälningssfristen och således kräva att fordon för att över huvud taget få användas i yrkesmässig trafik skall vara anmälda.

Genom de arbetsrutiner som länsstyrelserna numera har kan en fordonsanmälan registreras samma dag den inkommit till länsstyrelsen eller senast följande arbetsdag, varför utbyte av fordon inte behöver orsaka några nämnvärda olägenheter.

Sammanfattningsvis finner jag att nackdelarna med den nuvarande fristen vid fordonsanmälan väger tyngre än fördelarna. Fordon bör således i fortsättningen inte få användas i yrkesmässig trafik förrän anmälan skett till tillståndsmyndigheten. Kravet att – oavsett eventuell tidsfrist – anmäla vilket eller vilka fordon som skall utnyttjas för trafik enligt ett visst trafikillstånd kan emellertid enligt vad jag har erfarit i vissa fall orsaka problem. Jag anser därför att länsstyrelserna bör ges möjlighet att om särskilda skäl föreligger efterge kravet på fordonsanmälan.

Enligt gällande bestämmelser omfattar kravet på fordonsanmälan även släpvagnar, vars totalvikt överstiger 750 kilogram. Som jag tidigare nämnt är systemet med fordonsanmälan i första hand uppbyggt med tanke på en behovsprövning. Möjligheten att på ett enkelt sätt jämföra en trafikutövers totala transportkapacitet med den tillåtna förutsätter anmälan även av släpfordon. Det är praktiskt taget enbart vid godstransporter som tunga släpfordon används. I den helt dominerande delen av godstransporterna, nämligen beställningstrafiken, är det i dag möjligheten till enkla och effektiva vägkontroller som främst motiverar kravet på fordonsanmälan. De relevanta frågorna vid sådana kontroller är emellertid om trafikillstånd för transporten finns, vem som är tillståndshavare osv. Härvid är det naturligen dragbilen och dess innehavare som är av intresse, inte hur många eller stora släpvagnar rörelsen eventuellt innefattar. Genom de moderna transportmetoderna är det numera också mycket vanligt att släpfordon tillhör annan än tillståndshavaren. – Linjetrafiken för godstransporter är av jämförelsevis ringa omfattning. Genom trafikens karaktär finns det inte något mera påtagligt behov att med hjälp av bilregistret kontrollera om den tillåtna kapaciteten överskrids. Skäl att på grund av behovsprövningen för detta trafikslag behålla fordonsanmälan för släpfordon anser jag inte föreliggande. – Jag är således av den uppfattningen att anmälningskyldigheten för släpfordon helt kan slopas. Detta kan enligt min mening knappast ha någon negativ inverkan på arbetet mot olagligheterna inom branschen, samtidigt som förändringen innebär förenklingar för såväl länsstyrelserna som de enskilda företagen.

För ett fordon som skall användas för persontransporter skall tillsammans med fordonsanmälan ges in bevis om att fordonet har godkänts vid

lämplighetsbesiktning. Numera svarar emellertid trafiksäkerhetsverket för att uppgifter om sådant godkännande förs in i bilregistret. Eftersom länsstyrelsen genom dataterminal har tillgång till uppgifterna i bilregistret anser jag att tillståndshavarna inte längre skall vara skyldiga att ge in bevis om besiktningen.

Vad jag nu har anfört föranleder endast ändringar i yrkestrafikförordningen.

2.6 Utmärkning av fordon

Lastbil som används i beställningstrafik för godsbefordran skall vara försedd med ett särskilt beteckningsmärke. Denna skyldighet regleras i transportnämndens kungörelse (1970: 594) om särskild beteckning på bil, som användes i beställningstrafik för godsbefordran. Systemet innebär i korthet att det framtill på fordonet skall finnas ett beteckningsmärke av viss beskaffenhet. Märket skall uppta ordet "Trafikbil" jämte länsbokstav och ett beteckningsnummer. Vederbörande länsstyrelse tilldelar tillståndshavaren så många beteckningsnummer som han eller hon behöver. Det åligger därefter tillståndshavaren att anskaffa beteckningsmärket, som tillhandahålls genom åkeriföreningen på orten. När trafikstillståndet upphör att gälla eller när länsstyrelsen fordrar det skall tillståndshavaren överlämna märket till länsstyrelsen. Något straffansvar är inte knutet till reglerna om beteckningsmärke. Uppgifter om nummer på beteckningsmärke ingår inte i det nya databaserade yrkestrafikregistret utan antecknas endast hos länsstyrelsen och åkeriföreningen.

Buss som används i yrkesmässig beställningstrafik eller turisttrafik skall vara försedd med ett yrkestrafikmärke. Regler härom återfinns i förordningen (1975: 885) om utmärkning av buss i yrkesmässig trafik. Bussmärken tillhandahålls av trafiksäkerhetsverket till ett antal som svarar mot det antal bussar som samtidigt får användas i trafiken. Märket förnyas före utgången av varje kalenderår. I märket anges den länsstyrelse som har meddelat tillståndet, det slag av trafik som tillståndet avser, aktuella begränsningar i befordringsrätten, tillståndshavarens organisationsnummer eller personnummer, märkets ordningsnummer och giltighetstiden för märket. Liksom vad som gäller för lastbilmärket skall bussmärket vara placerat så att det lätt kan avläsas utifrån. Upphör trafikstillstånd att gälla eller övergår fordon till ny ägare skall märket utan dröjsmål insändas till den länsstyrelse som har meddelat tillståndet. Trafikutövare eller förare som inte följer förordningens bestämmelser kan dömas till böter.

Även i framtiden bör enligt min uppfattning fordon i yrkesmässig trafik ha särskild utmärkning. Detta är motiverat inte minst med hänsyn till de olagligheter och den illojala konkurrens som förekommer inom yrkestrafiken och som jag tidigare har redogjort för. De övervakande myndigheterna behöver väl det stöd i sitt arbete som ett tillförlitligt beteckningssystem

utgör. Även med tanke på det transportköparansvar som gäller vid gods-transporter kan det vara motiverat med en utmärkning.

För att ett beteckningssystem skall fylla någon funktion ur kontrollsynpunkt är det emellertid viktigt att systemet är så tillförlitligt som möjligt. Ett bristfälligt utmärkningssystem kan snarast vara till fördel för den ohederlige trafikutövaren.

Den ordning som i dag gäller beträffande beställningstrafik för godsbe- fordran har visat sig vara i hög grad bristfällig. Detta beror bl.a. på att beteckningsmärkena i fråga anskaffas av trafikutövarna själva utan offent- lig kontroll. Själva märket är utfört i metall och behöver – i motsats till bussmärket – inte förnyas. Märkena har inte någon lätt konstaterbar anknytning till tillståndshavaren eller till fordonets registreringsnummer. Det är därför lätt för en åkare som saknar tillstånd att utnyttja ett märke som kommit på avvägar. Detta har medfört att tillgrepp av och handel med beteckningsmärken – särskilt inom storstadsområdena – har blivit vanliga och att märkena i många fall inte har återlämnats till länsstyrelserna då exempelvis tillstånden upphört. – Det är också en nackdel att det inte finns några straffsanktioner knutna till bestämmelserna om dessa beteck- ningsmärken.

De svagheter i systemet med utmärkningen av lastbilar i yrkesmässig trafik som jag här har pekat på föranledde regeringen att uppdra åt trafiksä- kerhetsverket att se över utmärkningssystemet. Verket har redovisat upp- draget och förslaget ansluter nära till den ordning som f. n. tillämpas för utmärkning av bussar. I likhet med vad som gäller för bussmärkena skall uppgifterna i de nya yrkestrafikmärkena hämtas ur trafiksäkerhetsverkets databaserade yrkestrafikregister. Märkena förnyas varje kalenderår och utförs med olika färg för de skilda kalenderåren. De föreslagna märkena redovisar bl. a. tillståndshavarens personnummer eller organisationsnum- mer, tillståndshavarens namn, väsentlig begränsning i befodringsrätten, registreringsnummer för det fordon som märket utfärdats för och uppgift om den länsstyrelse som har meddelat tillståndet. I likhet med vad som gäller för bussmärkena skall märket för godstransporter vara så placerat i fordonet att det lätt kan avläsas utifrån. Bestämmelserna föreslås straff- sanktionerade. Kostnaderna för utmärkningen kan täckas genom att trafik- säkerhetsverket – på samma sätt som i dag sker beträffande bussmärkena – tar ut en avgift för varje märke.

I arbetet med förslaget om utmärkning har trafiksäkerhetsverket haft samråd med riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, transportrådet, länsstyrel- sernas organisationsnämnd, Svenska åkeriförbundet, Svenska busstrafik- förbundet och Näringslivets trafikdelegation. Härvid har länsstyrelsernas organisationsnämnd ifrågasatt behovet av en förändring av utmärknings- systemet. I övrigt har trafiksäkerhetsverkets förslag i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

För egen del anser jag, som jag tidigare har nämnt, att ett betecknings-

märke behövs för bilar som används vid godstransporter i beställningstrafik. Som trafiksäkerhetsverket har föreslagit bör systemet omfatta alla slags bilar och traktorer som används i sådan trafik – inte bara lastbilar som f. n. är fallet. I trafiksäkerhetsverkets förslag ingår att beteckningsmärke skall insändas till länsstyrelsen om trafikillståndet upphör att gälla eller om anmält fordon övergår till annan ägare. Detta gäller f. n. beträffande bussmärkena. En effektiv tillämpning av en sådan regel förutsätter emellertid en relativt omfattande insats av den ansvariga myndigheten. Genom att i stället för båda slagen av beteckningsmärke föreskriva en skyldighet att i angivna situationer förstöra märket, vilket ju i alla händelser blir ogiltigt vid respektive kalenderårs utgång, skulle länsstyrelsernas arbete kunna förenklas.

I övrigt bör utmärkningen ske efter de av trafiksäkerhetsverket föreslagna riktlinjerna. Härigenom skapas en långtgående överensstämmelse med det utmärkningssystem som redan i dag gäller för bussar. Genom anknypningen till yrkestrafikregistret och bilregistret blir det möjligt att för en rimlig kostnad få ett ständigt aktuellt och tillförlitligt utmärkningssystem, vilket bör vara till god hjälp vid övervakningen av trafiken och i kampen mot den ekonomiska brottslighet som förekommer i branschen.

2.7 Vissa ytterligare förenklingar

Som jag inledningsvis omnämnt har under senare år reglerna för de olika slagen av yrkesmässig trafik reformerats. Även i språkligt och redaktionellt avseende har lagstiftningen moderniserats och gjorts lättillgängligare. Trots detta finns det enligt min mening utrymme för ytterligare förenklingar. Det gäller exempelvis förändringar för tillståndsmyndigheterna i administrativt avseende och borttagande av vissa bestämmelser som inte längre fyller någon funktion. Vidare anser jag att ännu några transportslag skall kunna undantas från tillståndsplikt över huvud taget. Det torde också vara möjligt att genomföra vissa författningstekniska förenklingar.

Jag har tidigare (avsnitt 2.1) tagit upp frågan om att vissa former av samåkning bör helt undantas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Det finns emellertid två andra typer av transporter för vilka tillståndsplikten enligt min mening inte fyller någon funktion. Genom att undanta även dessa från yrkestrafiklagens tillämpning skulle man kunna förenkla för såväl myndigheterna som för trafikutövarna.

F. n. gäller yrkestrafiklagen inte i fråga om transport med ambulans som ägs eller innehas av staten, landstingskommun, kommun eller sjukvårdsanstalt. Med ambulans avses en bil som är speciellt inrättad för att transportera sjuka eller skadade. Sjukvårdens och socialvårdens planerings- och rationaliseringsinstitut (SPRI) har fastställt standard för hur bl. a. ambulanser skall vara beskaffade och utrustade.

I sjukvårdslagen (1962: 242) stadgas att det är sjukvårdshuvudmannen

som bär ansvaret för sjuktransportverksamheten. Däremot förutsätts inte någon skyldighet för sjukvårdshuvudmannen att genom egna organ utföra transporterna, utan huvudmannen kan genom avtal med kommuner och transportföretag sörja för erforderlig transportberedskap. Sjukvårdshuvudmannen har således att tillse att det inom sjukvårdsområdet finns en ändamålsenlig organisation för transport av skadade och sjuka. Samtidigt utförs själva transporterna dels av samhällsorgan, som inte behöver ha yrkestrafiktillstånd, dels av tillståndspliktiga enskilda företag. Genom sjukvårdshuvudmannens ansvar för sjuktransportverksamheten och genom de speciella krav som ställs på fordonen kan ambulanstransporter utförda av enskilda sägas vara en på ett betryggande sätt kontrollerad verksamhet. Jag finner det därför överflödigt att även yrkestrafiklagstiftningens bestämmelser skall gälla för sådana ambulanstransporter.

Enligt nu gällande lagstiftning krävs även trafikillstånd för att utföra transporter av döda. Denna mycket speciella transportverksamhet utförs av begravningsbyråer och motsvarande företag med särskilda fordon. Något skäl att från trafikpolitisk synpunkt upprätthålla tillståndskravet kan knappast anses föreligga. Även dessa transporter bör således enligt min mening undantas från yrkestrafiklagens bestämmelser.

Som jag tidigare (avsnitt 2.1) har anfört bör stadgandet med undantag från yrkestrafiklagstiftningen överföras från yrkestrafiklagen till yrkestrafikförordningen. Mina förslag om ytterligare undantag medför således endast ändringar i förordningen.

Enligt 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen skall det i ett aktiebolag, en ekonomisk förening, ett handelsbolag eller ett kommanditbolag som har trafikillstånd finnas en eller flera personer som har utsetts att ha ansvaret för trafikutövningen. I 2 kap. 5 § yrkestrafikförordningen finns angivet vem som hos de nämnda juridiska personerna har detta ansvar.

Även en ideell förening kan emellertid vara en juridisk person. Detta är fallet så snart föreningen antagit stadgar av inte alltför bristfällig beskaffenhet samt valt styrelse. Något hinder för en ideell förening, som är juridisk person, att inneha trafikillstånd kan inte anses föreligga. Liksom beträffande övriga nämnda juridiska personer bör för den ideella föreningen utses en eller flera personer som har ansvaret för trafikutövningen. Rätt att företräda en ideell förening tillkommer enligt praxis dess styrelse. Stadgarna kan emellertid bestämma att föreningen skall företrädas av annan, exempelvis av en enskild styrelseledamot eller av flera ledamöter i förening. – Enligt min mening bör för ideella föreningar gälla samma regler som för ekonomiska föreningar; en styrelseledamot utsedd av föreningen bör således ha ansvaret för trafikutövningen.

Enligt 4 kap. 2 § yrkestrafikförordningen innefattar ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon rätt att transportera mindre gods med fordonet eller med släpfordon som kopplats till detta. Motsvarande bestämmelse återfanns tidigare i 20 § förordningen

(1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. och tillkom 1972 med motiveringen att den dygnet runt tillgängliga taxiorganisationen även borde kunna utnyttjas för transport av paket och liknande mindre gods.

I 4 kap. 3 § yrkestrafikförordningen anges att ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon också innefattar rätt att transportera enbart tidningar. Även denna bestämmelse har överförts från den tidigare gällande förordningen. – Skäl att i ett särskilt lagrum reglera rätten att transportera tidningar kan enligt min mening inte längre anses föreligga.

Om det behövs får den länsstyrelse som har meddelat ett trafiktillstånd bestämma att en buss skall vara försedd med förbandslåda av en typ som har föreskrivits av socialstyrelsen. Detta stadgas i 7 kap. 6 § yrkestrafikförordningen. Det är enligt min uppfattning knappast rimligt att länsstyrelsen i beslut om trafiktillstånd skall överväga behovet av detta slag av fordonsutrustning. Bestämmelsen bör därför upphävas.

Regeringen utfärdar regelmässigt i samband med allmänna val (och i förekommande fall vid folkomröstning) en särskild förordning om biltrafik på valdagen. I förordningen föreskrivs att även annan än den som har tillstånd till yrkesmässig trafik utan hinder av gällande bestämmelser får tillhandahålla bil mot ersättning för transport av väljare till eller från vallokalerna. Vidare anges att på valdagen får lastbilar användas för att transportera väljare till eller från vallokalerna utan att bilarna är godkända vid lämplighetsbesiktning, om särskilda anordningar som behövs för persontransporterna är fastgjorda på bilarna. Nya förordningar bör enligt min uppfattning inte utfärdas vid varje valtillfälle utan i stället bör undantagsbestämmelser införas i yrkestrafikförordningen. Vad beträffar bestämmelsen om användning av lastbilar har de olika riksdagspartiernas organisationer vid underhandskontakt uppgett att sådana bilar inte används vid transport av väljare. Bestämmelsen torde numera sakna praktisk betydelse och behöver inte medtagas.

Kungl. Maj: ts cirkulär till trafiktillståndsmyndigheterna den 15 september 1961 (nr 489) angående visst förfarande vid handläggningen av ansökningar om trafiktillstånd m. m. innehåller bl. a. regler om hur tillståndsmyndigheterna skall hantera samtidigt föreliggande ansökningar om tillstånd som rör helt eller delvis samma trafikbehov samt regler om kungörelseförfarandet då ett mera omfattande behov av yrkesmässig trafik m. m. föreligger. Cirkuläret är i vissa avseenden föråldrat på grund av ny lagstiftning, varför en modernisering i och för sig kan vara behövlig. Med tanke på att föreskrifter i yrkestrafikfrågor numera beslutas av transportrådet anser jag emellertid att cirkuläret kan upphävas.

De förenklingar som jag här har förordat kräver att 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen ändras. I övrigt erfordras förändringar i yrkestrafikförordningen.

2.8 Vissa ytterligare åtgärder mot olagligheter inom yrkestrafiken

Jag har inledningsvis redogjort för olagligheter som förekommer inom transportbranschen. Som jag i det sammanhanget också påpekade bör samhällets inkomstbortfall och den illojala konkurrensen motverkas på flera olika sätt. De förändringar angående den ekonomiska lämplighetsprovningen som jag har föreslagit (avsnitt 2.2) torde i hög grad vara ägnade att motverka missförhållandena. Förslaget att avskaffa den nu gällande fristen i samband med fordonsanmälan (avsnitt 2.5) syftar till att försvara för åkare utan trafiktillstånd att undgå ansvar. På samma sätt bör ett modernt och tillförlitligt system för utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik (avsnitt 2.6) möjliggöra enkla och effektiva kontroller.

Förutom de åtgärder mot olagligheterna som jag således har presenterat i det föregående bör emellertid enligt min mening ytterligare några vägar prövas. De allvarligaste överträdelserna svarar i allmänhet de åkare för, som driver sin rörelse helt utan trafiktillstånd. Dessa företagare är givetvis också svårast att övervaka, eftersom de inte förekommer i yrkestrafikregistret. Genom att använda trafiksäkerhetsverkets båda datamaskinella register, yrkestrafikregistret och bilregistret, bör det vara möjligt att upptäcka yrkestrafikutövare utan tillstånd. Samma register bör även på ett enkelt sätt kunna utnyttjas för rapporter till länsstyrelserna om de tillståndshavare som inte betalar vägtrafikskatt eller som använder obesiktigade fordon eller fordon belagda med körförbud.

En av de effektivaste metoderna över huvud taget att bekämpa ekonomisk brottslighet är enligt min mening att förmå presumtiva kunder att avstå från att utnyttja mindre seriösa företag. I yrkestrafiklagen finns redan i dag ett stadgande om s. k. transportköparansvar. Har beställningstrafik för godstransporter bedrivits utan tillstånd kan nämligen den för vars räkning den otillåtna transporten har utförts dömas till böter. Denna bestämmelse har enligt vad jag inhämtat sällan tillämpats. Det förefaller mig troligt att många transportköpare har dålig kännedom om detta ansvar. Det bör emellertid vara möjligt att med hjälp av en utökad information, exempelvis genom trafiksäkerhetsverkets, transportrådets och åkeriförbundets försorg, sprida ökad kännedom om bestämmelsen och därmed också göra den effektiv.

Genom det nya databaserade yrkestrafikregistret och genom ett modernt utmärkningssystem för fordonen (avsnitt 2.6) bör det samtidigt bli möjligt för transportköparen att på ett enkelt och effektivt sätt kontrollera om transportören har tillstånd. Detta gäller naturligtvis i särskilt hög grad för den som i sitt yrke köper transportuppdrag. När det gäller beställningstrafik för godstransporter torde inte heller de transporter som utförs åt privatpersoner ha någon större omfattning.

För såväl enskilda transportköpare som för organisationer bör det vara värdefullt att enkelt kunna kontrollera om en trafikutövare är registrerad

som skattskyldig till mervärdeskatt. Uppgifter om sådan registrering är emellertid sekretesskyddade. Detta problem har uppmärksammats inom regeringskansliet och i prop. 1981/82:59 föreslås en ändring i lagen (1968:430) om mervärdeskatt, varigenom de aktuella registeruppgifterna i princip görs tillgängliga för enskilda.

För att upptäcka de trafikotövare, som inte återfinns i några register och som erfarenhetsmässigt i stor utsträckning inte rätteligen betalar skatter och avgifter, erfordras effektiva vägkontroller. Sådana kontroller har naturligtvis en positiv effekt även på den yrkesmässiga trafiken i stort. Jag kommer därför att undersöka möjligheterna att i större utsträckning låta trafiksäkerhetsverkets personal ägna sig åt kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Möjligheten att i samband med vägkontroller kunna förhindra fortsatt färd vid brott mot yrkestrafiklagstiftningen bör enligt min mening också övervägas.

I detta sammanhang vill jag också nämna att vägtrafikskatteutredningen i sitt delbetänkande (Ds B 1981:8) Effektivare brukandeförbud har föreslagit bl. a. att polisen skall kunna ta hand om ett fordons registrerings skyltar för att förhindra att det används innan restförd vägtrafikskatt har betalats.

Även inom taxitrafiken förekommer oegentligheter och illojal konkurrens. Särskild uppmärksamhet tilldrar sig härvid det för taxitrafiken speciella betalningssystemet och de s. k. taxameterna. Regeringen uppdrog därför åt transportrådet att bl. a. undersöka möjligheterna att genom t. ex. plombering försvåra missbruk av de taxametrar som finns i bruk och att följa utvecklingsarbetet i fråga om nya taxametrar och andra kontroll- och redovisningssystem som är avsedda att användas i samband med taxiresor. I en rapport den 19 maj 1981 har transportrådet redovisat möjligheterna att genom plombering försvåra missbruk av befintliga taxametrar.

Enligt transportrådet har det i olika sammanhang pekats på att inte obetydliga missförhållanden kan förekomma i samband med redovisning av inkörda belopp i taxitrafik. Rådet har efter gjorda undersökningar kunnat konstatera att behov av åtgärder i syfte att förhindra eller i vart fall försvåra missbruk av taxametrar föreligger. Efter bl. a. jämförelse med vad som tillämpas i andra länder och i fråga om annan liknande fordonsutrustning har rådet funnit det motiverat att föreslå att taxameter skall vara av godkänd typ och att dess fastsättning i fordonet skall vara plomberad. Transportrådet föreslår vidare att tillämpningsföreskrifter i fråga om typgodkännande av plombering av taxametrar skall utfärdas av trafiksäkerhetsverket och att Aktiebolaget Svensk Bilprovning skall godkänna de företag som skall äga rätt att plombera taxametrar. Vid lämplighets- och kontrollbesiktning av taxibilar bör granskas att taxametern är av godkänd typ och att plomberna är obrutna. Det bör samtidigt utföras funktionskontroll och i vissa fall inställelsekontroll av taxametern. Transportrådet föreslår också slutligen att länsstyrelserna skall få avgöra om s. k. spärrning av taxametrar skall tillämpas inom vissa områden.

För egen del finner jag i likhet med transportrådet att åtgärder bör vidtagas för att förhindra eller försvåra att i taxitrafiken intjänade belopp inte redovisas. Utvecklingen av nya och tillförlitligare kontroll- och redovisningssystem för taxi är därför av mycket stor betydelse. Detta gäller inte minst för de samhällsorgan som betalar en mycket stor del av taxinäringens samlade intäkter. Enligt min uppfattning är situationen i dag emellertid sådan att det inte är tillräckligt att invänta nya tekniska lösningar för kontroll och redovisning. Även den utrustning som f. n. finns i taxibilarna bör i möjligaste mån säkras mot missbruk.

Jag anser därför att bestämmelser om plombering av befintliga taxametrar snarast bör införas. Transportrådets förslag bör enligt min mening i huvudsak kunna ligga till grund för dessa bestämmelser. Jag avser att återkomma till regeringen i denna fråga.

De åtgärder mot oegentligheter inom yrkestrafiken som jag i detta avsnitt har presenterat föranleder inte någon ändring i yrkestrafiklagen.

2.9 Internationella vägtransporter

Enligt 5 kap. 1 § yrkestrafiklagen har regeringen bemyndigande att utfärda föreskrifter för yrkesmässig trafik till och från Sverige. Regeringen får överlåta befogenheten till förvaltningsmyndighet.

Bestämmelser om gränsöverskridande yrkesmässig trafik finns i kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter. Med internationell vägtransport förstås transport på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

Internationell vägtransport i yrkesmässig trafik med buss eller lastbil som är registrerad i Sverige får enligt huvudregeln utföras endast av den som har tillstånd att inom landet driva yrkesmässig trafik av motsvarande slag. Den som inte har sådant s. k. inrikestillstånd kan emellertid få utföra internationella transporter efter särskilt tillstånd av transportrådet (3 §).

Härutöver kan det behövas ett särskilt tillstånd för att få utföra en transport till ett visst land. Skall frågan om ett sådant tillstånd enligt överenskommelse mellan Sverige och annan stat prövas av svensk myndighet är det transportrådet som gör prövningen. Detta framgår av 4 §.

För internationell vägtransport i yrkesmässig trafik med utlandsregistrerade fordon krävs att den som utför transporten har tillstånd till detta (5 §). Tillstånd meddelas av transportrådet.

Tillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga kvalifikationer kan anses lämplig att utöva trafiken. Transportrådet skall alltså göra en lämplighetsprövning som är snarlik den som länsstyrelserna gör när det är fråga om tillstånd till inrikes yrkesmässig trafik.

Kungörelsen innehåller vidare bestämmelser om återkallelse av tillstånd och om varning av tillståndshavare. Vidare finns regler om ansvar för den som överträder bestämmelserna.

Utöver vad som sägs om tillstånd i kungörelsen om internationella vägtransporter behandlas frågor om tillståndskrav dels i de bilaterala avtal som Sverige har träffat med ett stort antal stater, dels i de multilaterala överenskommelser som Sverige har anslutit sig till. Ofta innebär avtalen lättnader i fråga om krav på tillstånd.

Den snabba utvecklingen på senare år av de internationella vägtransporterna framför allt inom godstrafiksektorn och den hårdnande konkurrensen om transportuppdragen gör att frågan om utformningen av de bestämmelser som reglerar tillståndsgivningen aktualiserats. Olika omständigheter talar för att en översyn av 1974 års kungörelse bör ske för att anpassa tillståndsgivningen till de trafikpolitiska förutsättningar som gäller nationellt och internationellt.

Jag har erfarit att transportrådet – mot bakgrund av de erfarenheter som rådet hittills gjort av tillståndsgivningen – påbörjat en översyn av gällande regelsystem. Enligt uppgift kommer vid översynen särskild uppmärksamhet att ägnas frågorna om inriktningen av lämplighetsprövningen, en effektivisering av uppföljningen av tillståndshavarnas verksamhet, kontrollen på väg samt systemet för tilldelningen av kvoterade tillstånd.

Som jag nyss nämnde finns skäl för en översyn av gällande regler för de internationella vägtransporterna. Jag förutsätter att den översyn transportrådet påbörjat sker snabbt och att förslag till nödvändiga förändringar ges in till regeringen så snart som möjligt. Enligt min mening bör ett förändrat regelsystem i så stor utsträckning som möjligt ansluta till det som gäller för den inrikes yrkesmässiga trafiken. En särreglering bör endast förekomma där detta på grund av internationella förhållanden är oundvikligt.

Jag avser att sedan jag övervägt transportrådets förslag – med stöd av bemyndigandet i yrkestrafiklagen – snarast lägga fram förslag i frågan för regeringen.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559),
2. lag om ändring i lagen (1977: 67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik.

4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

dels att anta lagförslagen,

dels att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för reformer på yrkestrafikområdet.

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
1 Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559)	2
2 Lag om ändring i lagen (1977: 67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik	2
Utdrag av regeringsprotokoll den 19 november 1981	3
1 Inledning	3
2 Föredragandens överväganden	5
2.1 Samåkning m.m.	5
2.2 Lämplighetsprövning	7
2.3 Taxor	10
2.4 Turlistor m.m.	12
2.5 Fordonsanmälan m.m.	15
2.6 Utmärkning av fordon	17
2.7 Vissa ytterligare förenklingar	19
2.8 Vissa ytterligare åtgärder mot olagligheter inom yrkestrafiken	22
2.9 Internationella vägtransporter	24
3 Upprättade lagförslag	25
4 Hemställan	26
5 Beslut	26

