

Regeringens proposition

1988/89: 26

om instansordningen enligt
yrkestrafiklagstiftningen, m. m.



Prop.
1988/89: 26

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 6 oktober 1988.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Sven Hultström

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att instansordningen för beslut enligt yrkestrafiklagen skall vara länsstyrelsen — kammarrätten — regeringsrätten i stället för som nu länsstyrelsen — transportrådet — regeringen. Beslut om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av sådana tillstånd skall dock alltså få överklagas hos transportrådet och regeringen.

Transportrådets beslut om rätt för en trafikhuvudman att utan tillstånd få driva länsgränsöverskridande linjetrafik enligt lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik skall få överklagas hos kammarrätten.

Instansordningen enligt lagen (1979: 560) om transportförmedling och enligt lagen (1979: 561) om biluthyrning skall vara länsstyrelsen — kammarrätten — regeringsrätten. För närvarande får beslut enligt dessa lagar överklagas hos transportrådet och regeringen.

Vidare föreslås att vissa bestämmelser som i dag har förordningsform skall tas in i yrkestrafiklagen och lagarna om transportförmedling och biluthyrning. Det gäller bestämmelserna om åtgärder vid en tillståndshavares död eller konkurs.

Slutligen har övergångsbestämmelserna till yrkestrafiklagen förtydligats så att vissa ytterligare villkor som föreskrivits i ett linjetrafiktillstånd före den nya yrkestrafiklagens ikraftträdande skall bestå.

Lagarna om ändring i yrkestrafiklagen, lagen om biluthyrning och lagen om transportförmedling föreslås träda i kraft den 1 januari 1989. I fråga om tillstånd till taxitrafik skall gällande ordning dock bestå till den 1 juli 1990. Ändringen i lagen om rätt att driva viss linjetrafik föreslås träda i kraft den 1 juli 1989.

1 Förslag till Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)

Prop. 1988/89:26

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1988:263)
dels att nuvarande 23 och 24 §§ skall betecknas 24 och 25 §§ samt nuvarande punkt 7 i övergångsbestämmelserna skall betecknas punkt 9,
dels att 4, 13 och 18 §§ samt punkterna 3 och 4 i övergångsbestämmelserna skall ha följande lydelse.
dels att rubriken närmast före 23 § skall sättas närmast före 24 §,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 23 §, och närmast före 23 § en ny rubrik samt i övergångsbestämmelserna två nya punkter, 7 och 8, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Frågor om trafiktillstånd prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av transportrådet.

13 §

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten. I fråga om denne skall 6 § första stycket tillämpas.

Om en föreståndare inte har anmälts till tillståndsmyndigheten inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet härom har vunnit laga kraft.

18 §

Frågor om återkallelse av trafik-tillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om återkallelse av trafik-tillstånd eller om varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet.

23 §

Överklagande

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten, om inte något annat anges i andra stycket. Beslut om varning får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos transportrådet. Transportrådets beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

3. Om det i ett trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid eller, när det gäller tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon, viss näringsverksamhet eller vissa transporter, skall föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon skall fortfarande gälla, dock längst till utgången av juni 1990.

3. Om det i ett trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid eller, när det gäller tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon, viss näringsverksamhet eller vissa transporter, skall föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon skall fortfarande gälla, dock längst till utgången av juni 1990. *I fråga om tillstånd till linjetrafik som gäller vid ikraftträdandet skall villkor som är ägnade att motverka sådan skada som avses i 8 § fortfarande gälla.*

4. I fråga om tillstånd till taxitrafik gäller, utöver vad som föreskrivs i den nya lagen, följande bestämmelser fram till utgången av juni 1990.

a) Tillstånd får ges endast om den avsedda trafiken behövs och i övrigt är lämplig. Taxa får föreskrivas.

b) Tillståndshavaren är skyldig att på de villkor som gäller för trafiken transportera personer och resgoods (trafikeringsplikt).

c) Ett tillstånd får överlåtas på någon annan endast om det finns synnerliga skäl.

d) Bestämmelsen i a) första meningen skall tillämpas även när antalet fordon i trafiken utökas och när ett tillstånd överläts. När ett tillstånd överläts skall även bestämmelserna i den nya lagen om trafiktillstånd tillämpas.

e) Tillståndshavare som bryter mot föreskrift om taxa eller trafikeringsplikt skall dömas till böter.

f) I stället för vad som föreskrivs i 4 § skall frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där trafikområdet skall finnas.

g) I stället för vad som föreskrivs i 23 § första stycket första meningen

gäller att länsstyrelsens beslut får överklagas hos transportrådet och transportrådets beslut hos regeringen.

7. Har före den nya lagens ikraftträdande en ansökan om trafiktillstånd gjorts hos en länsstyrelse som enligt yrkestrafikförordningen (1979: 871) är behörig att pröva ansökningen, skall ansökningen prövas av den länsstyrelsen även om den inte är behörig enligt den nya lagen.

8. Ärenden som avser överklagandet av länsstyrelsens beslut och som inte har avgjorts före ikraftträdandet skall, om överklagandet enligt den nya lagen skall prövas av kammarrätten, vid ikraftträdandet överlämnas dit. Överklaganden av beslut som transportrådet har meddelat före ikraftträdandet skall även därefter prövas av regeringen.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1988:266) om ändring i lagen
(1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1988:266) om ändring i lagen
(1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

dels att 2 § skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 8 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

Om det finns särskilda skäl, får
regeringen eller den myndighet som
regeringen bestämmer besluta att
en trafikhuvudman får utan till-
stånd driva linjetrafik på bestämda
linjer som sträcker sig från det län
där huvudmannskapet gäller in i
ett angränsande län.

Om det finns särskilda skäl, får
transportrådet besluta att en trafik-
huvudman får utan tillstånd driva
linjetrafik på bestämda linjer som
sträcker sig från det län där huvud-
mannskapet gäller in i ett angrän-
sande län.

8 §

*Transportrådets beslut enligt 2 §
får överklagas hos kammarrätten.*

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1979: 560) om transportförmedling

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979: 560) om transportförmedling

dels att 2 kap. 4 och 6 §§, 3 kap. 3 § samt rubriken till 5 kap. skall ha följande lydelse.

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 5 kap. 2 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 kap.

4 §

Frågan om tillstånd till transportförmedling prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om tillstånd till transportförmedling prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns.*

6 §

Om tillståndshavaren dör övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten skall det finnas en *godkänd* föreståndare. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten skall det finnas en föreståndare *som har godkänts av tillståndsmyndigheten.* I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Om en föreståndare inte har anmälts till tillståndsmyndigheten inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet härom har vunnit laga kraft.

3 kap.

3 §

Frågan om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av *den länsstyrelse som har meddelat tillståndet.*

5 kap. Bemyndiganden

5 kap. Övrigt

2 §

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Beslut om varning får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Ärenden som avser överklagande av länsstyrelsens beslut enligt denna lag och som inte har avgjorts före ikraftträdandet skall vid ikraftträdandet överlämnas till kammarrätten. Överklaganden av beslut som transportrådet har meddelat före ikraftträdandet skall även därefter prövas av regeringen.

4 Förslag till Lag om ändring i lagen (1979: 561) om biluthyrning

Häriigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979: 561) om biluthyrning
dels att 2 kap. 4 och 6 §§, 3 kap. 3 § samt rubriken till 5 kap. skall ha
följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 5 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §

Frågan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns.*

6 §

Om tillståndshavaren dör övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *godkänd* föreståndare. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten.* I fråga om denne skall 2 § *första stycket* tillämpas.

Om en föreståndare inte har anmälts inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet härom har vunnit laga kraft.

3 kap.

3 §

Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller om varning prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller varning prövas av *den länsstyrelse som har meddelat tillståndet.*

2§

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Beslut om varning får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Ärenden som avser överklagande av länsstyrelsens beslut enligt denna lag och som inte har avgjorts före ikraftträdandet skall vid ikraftträdandet överlämnas till kammarrätten. Överklaganden av beslut som transportrådet har meddelat före ikraftträdandet skall även därefter prövas av regeringen.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 oktober 1988

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Hjelm-Wallén, S. Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström

Föredragande: statsrådet Hulterström

Proposition om instansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen, m. m.

1 Inledning

En ny yrkestrafiklag (1988:263) har antagits av riksdagen (prop. 1987/88: 78, TU 15, rskr. 166). Den nya lagen samt vissa följdändringar i andra lagar träder i kraft den 1 januari 1989 och innebär en fortsatt avreglering av den yrkesmässiga trafiken. Bl. a. avvecklas den s. k. behovsprövningen av trafiken och ersätts med ett förenklat tillståndsförfarande.

Europadomstolen för de mänskliga rättigheterna avgjorde hösten 1987 ett mål mot Sverige angående yrkestrafiktillstånd. Domstolen fann att frågan om återkallelse av ett sådant tillstånd måste kunna prövas av domstol.

Den nya yrkestrafiklagen innehåller inte någon ändring av instansordningen beträffande beslut enligt den nuvarande yrkestrafiklagen (1979:559), dvs. länsstyrelsen, transportrådet och regeringen. I samband med propositionen uttalade jag att det fanns skäl som talade för att beslut som rör yrkestrafiktillstånd i fortsättningen skall kunna överklagas till kammarrätten. Jag ansåg dock att denna fråga borde övervägas ytterligare.

Sådana överväganden redovisas i en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria (Ds 1988:29) Instansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen m. m. Promemorian innehåller förslag när det gäller instansordningen beträffande beslut enligt

- den nya yrkestrafiklagen,
- lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
- lagen (1979:560) om transportförmedling,
- lagen (1979:561) om biluthyrning.

Vidare föreslås att till dessa lagar från respektive förordning överförs samtliga bestämmelser om när ett tillstånd upphör efter dödsfall eller konkursbeslut.

En sammanfattning av promemorians innehåll samt författningsförslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilagor 1 och 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttr-

randena, som också innehåller en förteckning över remissinstanserna, bör fogas till protokollet som *bilaga 3*.

Regeringen beslöt den 29 september 1988 att inhämta lagrådets yttrande över inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263), lag om ändring i lagen (1988:266) om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, lag om ändring i lagen (1979:560) om transportförmedling och lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning. De sålunda remitterade förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Lagrådet har den 3 oktober 1988 yttrat sig över lagförslagen och har därvid lämnat förslagen utan erinran. Lagrådets yttrande bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*. Lagrådets granskning har lett till vissa redaktionella ändringar i lagtexten i förhållande till de remitterade förslagen.

2 Nuvarande ordning

2.1 Yrkestrafiklagen

Redovisningen i detta avsnitt utgår från den nyligen antagna yrkestrafiklagen (1988:263), (prop. 1987/88:78, TU 15, rskr. 166). Beteckningen YTL avser denna lag.

Begreppet yrkesmässig trafik enligt YTL

Med yrkesmässig trafik avses enligt 1 § YTL sådan yrkesmässig trafik som innebär att personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) jämte förare ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods. Yrkesmässig trafik kan drivas som

- linjetrafik,
- taxitrafik,
- beställningstrafik med buss,
- godstrafik.

Linjetrafik

Linjetrafik definieras i 2 § YTL som yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och för vilken ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig, under förutsättning att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

Taxitrafik

Taxitrafik utgörs av sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik.

Beställningstrafik med buss definieras som sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med, förutom buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik.

Godstrafik

Godstrafik är yrkesmässig trafik för transport av gods.

Kravet på tillstånd och tillståndsmyndighet

Yrkesmässig trafik får enligt 3 § YTL bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. Enligt 4 § YTL prövas frågor om trafiktillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detta överensstämmer med vad som gäller enligt den nuvarande yrkestrafiklagen (1979:559). Bestämmelser om tillståndsmyndighet har meddelats i yrkestrafikförordningen (1979:871, YTF) såvitt gäller 1979 års lag. Tillståndsmyndigheter är länsstyrelsen eller, såvitt avser linjetrafik som rör mer än ett län, transportrådet. Den nya yrkestrafiklagstiftningen innehåller inga ändringar beträffande tillståndsmyndigheterna.

Tillståndsprövningen

Tillståndsprövningen avser att så långt möjligt garantera den personliga lämpligheten hos den som skall driva yrkesmässig trafik. Trafiktillstånd får sålunda ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten (6 § YTL).

När det gäller juridiska personer skall motsvarande prövning göras av den eller de personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (trafikansvariga). Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen avse bolaget resp. föreningen samt verkställande direktören och annan med ledande ställning, styrelseledamöter och suppleanter med ekonomiska intressen i företaget samt beträffande handelsbolag, bolagsmännen. En ny prövning skall göras när utbyte sker av någon av de personer som lämplighetsprövningen avser (6 och 7 §§ YTL).

När det gäller linjetrafiken föreskrivs i 8 § YTL att tillstånd får ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som bedrivs enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, dvs. sådan linjetrafik som en trafikhuvudman har rätt att driva utan trafiktillstånd. Tillstånd får dock ges, om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås (se prop. 1987/88: 78 s. 26 och 50).

Alla trafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet tidsbegränsas eller avse endast vissa transporter (10 § YTL).

Vidare finns föreskrifter som innebär att tillstånd till linjetrafik kan omprövas efter tio år (11 § YTL).

Trafiktillstånd skall enligt 15 § YTL återkallas om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden. Tillstånd skall också återkallas om förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art kan i stället för återkallelse beslutas om varning. Vidare skall trafiktillstånd som inte används återkallas, såvida det inte finns särskilda skäl (16 § YTL).

I 18 § YTL föreskrivs att frågor om återkallelse och varning skall prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Föreståndare

När en tillståndshavare dör eller försätts i konkurs har dödsboet resp. konkursboet enligt 13 § YTL möjlighet att driva trafikverksamheten i ytterligare ett år. En förutsättning härför är att en föreståndare godkänns av tillståndsmyndigheten. Tillståndet upphör enligt 5 kap. YTF om ingen föreståndare anmäls eller om föreslagna föreståndare inte godkänns av tillståndsmyndigheten.

Instansordningen m. m.

Enligt 2 kap. 1 § YTF meddelas trafiktillstånd av följande myndigheter.

<i>Slag av trafik</i>	<i>Den tillståndsgivande myndigheten</i>
Godstrafik	Länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns
Beställningstrafik för persontransporter	Länsstyrelsen i det län där trafikområdet skall finnas
Linjetrafik, som rör endast ett län	Länsstyrelsen i länet
Linjetrafik som rör mer än ett län	Transportrådet
Turisttrafik	Länsstyrelsen i det län där passagerare först skall tas upp

Beställningstrafik för persontransporter motsvaras i YTL i huvudsak av trafikslagen taxitrafik och beställningstrafik med buss. Turisttrafiken motsvaras i huvudsak av beställningstrafik med buss.

Av 6 kap. 2 § jämförd med 1 kap. 2 § YTF framgår att det är samma myndighet som har meddelat tillståndet som beslutar om återkallelse eller varning.

Enligt 12 kap. 2 § YTF överklagas länsstyrelsens beslut hos transportrådet. Transportrådets beslut överklagas hos regeringen. Beslut om varning får inte överklagas.

Enligt 1 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik (LTL) i dess nya lydelse (prop. 1987/88: 78, TU 15, rskr. 166, SFS 1988: 266) får en trafikhuvudman inom det egna länet driva linjetrafik utan tillstånd. Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta att trafikhuvudmannen också får driva linjetrafik på bestämda sträckor från det egna länet in i ett angränsande län (2 §). Enligt prop. 1987/88: 78 är avsikten att beslutsbefogenheten skall läggas på transportrådet.

Verkan av ett beslut om länsgränsöverskridande huvudmannatrafik är enligt 4 § att linjetrafiktillstånd på sådana sträckor som omfattas av beslutet upphör. Denna verkan inträder två år från det att beslutet vann laga kraft. Trafikhuvudmannen är skyldig att lösa in fordon och andra tillgångar som används i linjetrafik för vilken tillståndet sålunda upphör.

2.3 Lagen om transportförmedling

Begreppet transportförmedling

Med transportförmedling menas enligt 1 kap. 2 § lagen (1979:560) om transportförmedling (TFL) att någon i yrkesmässig trafik åt allmänheten – samlar ihop eller tar emot gods till en eller flera upptagsplatser för regelbundna transporter mellan vissa orter, *eller*

– förmedlar anbud om utförande av regelbundna godstransporter mellan vissa orter eller om tillhandahållande av gods för sådana transporter.

TFL gäller endast förmedling av godstransporter med bilar (1 kap. 1 §).

Kravet på tillstånd och tillståndsmyndighet

För att få driva transportförmedling krävs enligt 2 kap. 1 § TFL tillstånd. Enligt 2 kap. 4 § skall frågan om tillstånd till transportförmedling prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser. I 2 kap. 1 § förordningen (1979:872) om transportförmedling, TFF, föreskrivs att länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd skall pröva tillståndsfrågor. Om sökanden är en juridisk person är det länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns som är tillståndsmyndighet.

Återkallelse av tillstånd

Om det i transportförmedlingen har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten, skall enligt 3 kap. 1 § TFL tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är så allvarliga att det finns skäl att återkalla tillståndet skall tillståndshavaren tilldelas varning.

Liksom enligt YTL gäller att tillstånd som inte används skall återkallas om det inte finns särskilda skäl (3 kap. 2 § TFL).

Frågor om återkallelse eller varning skall enligt 3 kap. 3 § TFL prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Enligt 5 kap. 2 § TFF skall sådana frågor prövas av den länsstyrelse som givit tillståndet.

När en tillståndshavare dör eller försätts i konkurs har dödsboet resp. konkursboet enligt 2 kap. 6 § TFL möjlighet att driva trafikverksamheten ytterligare i ett år. En förutsättning härför är att en föreståndare godkänns av tillståndsmyndigheten. Tillståndet upphör om ingen föreståndare anmäls inom två månader eller om föreslagna föreståndare inte godkänns av tillståndsmyndigheten (4 kap. TFF).

Instansordningen m. m.

Enligt 9 kap. 3 § TFF får länsstyrelsens beslut enligt förordningen överklagas hos transportrådet. Beslut om varning får dock inte överklagas. Transportrådets beslut får överklagas hos regeringen.

2.4 Lagen om biluthyrning

Riksdagen har antagit en lag (1988:265) om vissa ändringar i lagen (1979:561) om biluthyrning, BUL. Redovisningen i detta avsnitt utgår från dessa ändringar.

Begreppet biluthyrning enligt BUL

Med biluthyrning avses yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för en tid som understiger ett år.

Kravet på tillstånd och tillståndsmyndighet

Uthyrningsrörelse får enligt 2 kap. 1 § BUL drivas endast av den som har tillstånd. Kraven på sökandena är desamma som enligt YTL. I fråga om aktiebolag, handelsbolag och ekonomiska eller ideella föreningar skall vid prövningen av förhållandena i tillämpliga delar gälla vad som föreskrivs i YTL (2 kap. 2 och 3 §§).

Enligt 2 kap. 4 § BUL skall frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser. Enligt 2 kap. 1 § förordningen (1979:873) om biluthyrning, BUF, är det länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd som är tillståndsmyndighet. Om sökanden är juridisk person är det länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns som är behörig tillståndsmyndighet.

Återkallelse av tillstånd

Också tillstånd till uthyrningsrörelse kan återkallas. Bestämmelsen härom i 3 kap. 1 § BUL är identisk med motsvarande bestämmelse i YTL. I fall då missförhållandena inte är av allvarlig art kan, liksom enligt YTL och TFL, i stället meddelas varning.

Ett tillstånd till uthyrningsrörelse som inte används skall enligt 3 kap. 2 § BUL återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

Frågor om återkallelse eller varning prövas enligt 3 kap. 3 § BUL av regeringen eller den myndighet som regeringen utser. Enligt 3 kap. 2 § BUF prövas frågor om återkallelse och varning av den länsstyrelse som har givit tillståndet.

Föreståndare

När en tillståndshavare dör eller försätts i konkurs, har dödsboet resp. konkursboet enligt 2 kap. 6 § BUL möjlighet att driva verksamheten ytterligare i ett år. En förutsättning härför är att en föreståndare godkänns av tillståndsmyndigheten. Tillståndet upphör enligt 3 kap. BUF om ingen föreståndare anmäls eller om föreslagna föreståndare inte godkänns av tillståndsmyndigheten.

Instansordningen m. m.

Av 10 kap. 2 § BUF framgår att länsstyrelsens beslut enligt förordningen överklagas hos transportrådet. Beslut om varning får inte överklagas. Transportrådets beslut får överklagas hos regeringen.

3 Föredraganden

3.1 Inledande synpunkter

Instansordningen enligt såväl den gällande som den nu antagna yrkestrafiklagen samt enligt transportförmedlingslagen och biluthyrningslagen innebär att tillståndsbesluten inte är underkastade domstolsprövning och att regeringen är slutinstans. Detsamma har förutsatts gälla i fråga om beslut om länsgränsöverskridande linjetrafik enligt 2 § LTL i dess lydelse enligt SFS 1988:266.

Som tidigare nämnts har Europadomstolen för de mänskliga rättigheterna hösten 1987 avgjort ett mål mot Sverige angående yrkestrafiktillstånd ("fallet Pudas"). Domstolen fann att återkallelse av ett sådant tillstånd — i det aktuella fallet tillstånd till linjetrafik för persontransporter — angick tillståndshavarens civila rättigheter och skyldigheter. Härav följde att återkallelsefrågan enligt artikel 6 i den Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna måste kunna prövas av domstol.

Den nya lagen (1988:205) om rättsprövning av vissa förvaltningsbeslut trädde i kraft den 1 juni 1988. Genom lagen öppnas möjlighet till prövning i regeringsrätten av sådana beslut av regeringen och andra myndigheter som i enlighet med Europadomstolens tolkning av artikel 6 måste kunna prövas av domstol. Den nya lagen är tidsbegränsad och gäller till utgången av år 1991. Avsikten är att det så småningom direkt i de författningar som reglerar tillståndsförfaranden m. m. skall föras in bestämmelser om domstolsprövning som tillgodoser konventionens krav.

Riksdagen antog år 1984 riktlinjer för regeringens befattning med be-

svärsärenden (prop. 1983/84: 120, KU 23, rskr. 250). Enligt dessa riktlinjer är utgångspunkten att överklagande normalt inte skall kunna ske till regeringen annat än när det behövs en politisk styrning av praxis. I fall där prövningens huvudsakliga funktion är att tillgodose ett rättsskyddsbehov bör regeringen vara besvärinstans endast om det inte går att ordna en tillräckligt kvalificerad överprövning på en lägre nivå. Regeringen bör alltså enligt riktlinjerna helst inte pröva överklagande av beslut om en politisk styrning inte behövs eller är önskvärd. Med politisk styrning i detta sammanhang avses en sådan styrning som ingår som ett naturligt led i utövningen av den styrande makt som enligt regeringsformen tillkommer regeringen.

Jag anser, mot bakgrund av det sagda och i likhet med praktiskt taget alla remissinstanser, att starka skäl talar för att instansordningen i yrkestrafiklagstiftningen nu anpassas till Europakonventionens krav och till de nyss nämnda riktlinjerna för regeringens befattning med besvärärenden. Jag återkommer i det följande till vad detta bör innebära beträffande olika typer av ärenden på yrkestrafikområdet.

3.2 Yrkestrafiklagen

Mitt förslag: Länsstyrelserna skall fortfarande vara de myndigheter som i första instans prövar såväl frågor om beviljande av trafiktillstånd som återkallelse av tillstånd. Frågor som rör länsgränsoverskridande linjetrafik skall dock prövas av transportrådet. Tillståndsmyndighetens beslut enligt YTL får överklagas hos kammarrätten. Beslut om beviljande av linjetrafiktillstånd och omprövning av sådana tillstånd skall dock alltså överklagas hos transportrådet resp. regeringen. Beslut om varning får inte överklagas.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt, frånsett att promemorian inte innehåller någon uttrycklig reglering av frågan hur beslut om omprövning av linjetrafiktillstånd enligt 11 § YTL skall överklagas.

Remissyttrandena: Promemorians förslag har godtagits av alla remissinstanser utom transportrådet. Sveriges advokatsamfund anser dock att även transportrådets beslut i fråga om linjetrafik bör få överklagas hos kammarrätten. Domstolsverket och kammarrätten i Göteborg har vidare ifrågasatt om inte en tvåpartsprocess med länsrätten som första instans utgör den från rättssäkerhetssynpunkt bästa ordningen för att pröva frågor om återkallelse av tillstånd och om varning i dessa fall. Transportrådet anser i första hand att nu gällande ordning skall bestå och i andra hand att överklaganden av länsstyrelsens beslut skall få ske till transportrådet, vars beslut skall få överklagas hos kammarrätten. Beslut om återkallelse av linjetrafiktillstånd efter ansökan om omprövning från SJ eller en trafikhuvudman bör dock få överklagas till regeringen i sista instans.

Skälen för mitt förslag: Utgångspunkten för bedömningen av vilken myndighet som skall pröva frågor om trafiktillstånd bör som tidigare anförts vara dels att dessa frågor skall kunna bli föremål för domstolspröv-

ning, dels att regeringens befattning med besvärssärenden skall begränsas till sådana frågor där det behövs en politisk styrning av praxis.

Såväl den gällande som den nu antagna yrkestrafiklagen innehåller bemyndigande för regeringen att utse den myndighet som skall ha hand om tillståndsprövningen. Bestämmelser om tillståndsmyndighet har meddelats i YTF (2 kap. 2 §, 6 kap. 2 §, 12 kap. 2 §). Regleringen innebär att frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen utom såvitt avser interregional linjetrafik, som prövas av transportrådet. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till transportrådet. Detta gäller dock inte beslut om varning, som inte får överklagas. Transportrådets beslut som första eller andra instans får överklagas till regeringen.

Tillstånd till taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik

Med YTL förenklas tillståndsprövningen avsevärt genom att den s.k. behovsprövningen, dvs. prövningen av om den avsedda trafiken behövs och i övrigt är lämplig, avskaffas för de trafikslag där den fortfarande finns kvar. Detta innebär att prövningen – inbegripet frågor om återkallelse och varning – i fortsättningen i princip kommer att omfatta endast sökandens lämplighet. I fråga om linjetrafiken behålls dock en prövning gentemot vissa andra trafikslag, varom mera i det följande.

Tillståndsmyndighet för godstrafiken är enligt YTF länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. För beställningstrafik för persontransporter, som i den föreslagna nya lagen motsvaras av taxitrafik och delvis beställningstrafik med buss, är det länsstyrelsen i det län där trafikområdet skall finnas, som är tillståndsmyndighet. I fråga om turisttrafik, som enligt förslaget ingår i beställningstrafik med buss, prövas tillståndsfrågorna av länsstyrelsen i det län där passagerare först skall tas upp. Tillståndsmyndigheten handlägger som nämnts inte bara frågor om tillstånd utan också frågor om återkallelse och tilldelande av varning.

När det gäller frågan om beviljande av tillstånd för nu aktuella trafikslag saknas anledning att flytta över denna prövning från länsstyrelsen till annan myndighet. Den administration som har byggts upp vid länsstyrelserna för att handha dessa frågor är väl lämpad att även fortsättningsvis behandla dem. Sedan behovsprövningen slopats och därmed trafikområdena, saknas emellertid för taxitrafiken och beställningstrafiken med buss den anknytning till en viss länsstyrelse som den gällande lagstiftningen förutsätter. Inte heller kommer anknytningen mellan turisttrafik, som kommer att ingå i begreppet beställningstrafik med buss, och den länsstyrelse där passagerare först skall tas upp att finnas kvar. I stället bör samma regler gälla som för godstrafiken, dvs. att tillståndsmyndighet är länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns.

I fråga om handelsbolag, som ofta saknar styrelse, kan det som kammarrätten i Göteborg påpekar vara oklart vilken länsstyrelse som är tillståndsmyndighet. I sådana fall där bolagsmännen är bosatta i olika län bör 10 kap. 1 § tredje stycket rättegångsbalken kunna tillämpas analogiskt,

vilket skulle innebära att tillståndsmyndigheten är länsstyrelsen i det län där bolagets förvaltning förs. Om inte heller en sådan regel ger ett entydigt svar kan ledning hämtas i 3§ handelsregisterlagen (1974: 157), där det anges att handelsbolag registreras hos länsstyrelsen i det län där verksamheten skall drivas.

När det gäller återkallelse och varning kan man i likhet med domstolsverket och kammarrätten i Göteborg ifrågasätta om inte länsrätten är den lämpligaste instansen att besluta i sådana frågor. En återkallelse av ett redan meddelat tillstånd är ofta betydligt mer ingripande för den enskilde än avslag på en begäran om tillstånd, särskilt om en rörelse har byggts upp på grundval av tillståndet. För länsrätten talar att det då redan i första instans blir en domstolsprövning av återkallelsen.

Emellertid talar också flera skäl för att dessa beslutsfrågor alltjämt skall handhas av länsstyrelsen. I länsstyrelsens uppgifter ingår inte bara att pröva tillståndsfrågor utan också att följa upp tillståndsprövningen genom en fortlöpande kontroll av tillståndshavarens lämplighet. Det är naturligt att länsstyrelsen då också har befogenhet att reagera, om det visar sig att kraven för tillstånd inte längre föreligger. I och för sig skulle det vara tänkbart med en ordning enligt vilken länsstyrelsen vänder sig till länsrätten med sin utredning för att få en prövning av frågan. Det kan naturligtvis hävdas att det från rättssäkerhetssynpunkt skulle vara mer tillfredsställande om prövningen skedde vid domstol även i första instans. Det kan å andra sidan inte påstås att länsstyrelsens nuvarande prövning inte tillgodoser tillbörliga rättssäkerhetskrav. En ordning med prövning hos länsrätt blir också betydligt mera tungrodd och resurskrävande. Tillståndshavarens intressen får i alla händelser anses tillräckligt tillgodosedda om prövningen i högre instans förläggs till domstol. Vid en sammantagen bedömning får det anses lämpligast att nuvarande regler om prövningen i första instans av återkallelsefrågor behålls.

Mot bakgrund av Europadomstolens tolkning av artikel 6 i konventionen om de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna är det nödvändigt att frågor om i vart fall återkallelse av trafikstillstånd i något skede skall kunna prövas av domstol. Formellt tillgodoses detta krav genom den nya lagen (1988: 205) om rättsprövning av vissa förvaltningsbeslut, som trädde i kraft den 1 juni 1988. Lagen har tillkommit för att konventionens krav skall kunna uppfyllas även innan berörd lagstiftning har hunnit ändras. Avsikten är nämligen att lagen så småningom — i de fall då det är lämpligt — skall ersättas med bestämmelser i de olika lagar som reglerar de områden där en domstolsprövning i fortsättningen bör ersätta en prövning i administrativ ordning (prop. 1987/88: 69 s. 18).

Som framgår av det tidigare anförda innebär de av riksdagen antagna riktlinjerna för regeringens befattning med besvärshandelen att regeringen inte bör pröva överklaganden i ärenden där en politisk styrning inte behövs eller är önskvärd. Enligt YTL avskaffas den nuvarande behovsprövningen av den sökta trafiken såvitt gäller tillstånd till taxitrafik och beställningstrafik med buss. För godstrafiken har behovsprövningen avskaffats redan tidigare. I fortsättningen kommer prövningen att inriktas på sökandens lämplighet och det politiska inslag som nu otvivelaktigt ligger i

behovsprövningen försvinner. Det finns därför inte något skäl för att ha kvar regeringen som slutinstans i fråga om nu aktuella trafiktillstånd.

Jag har tidigare konstaterat att länsstyrelsen bör vara kvar som första instans såväl i fråga om beviljande som återkallelse av tillstånd till taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik. Frågan är då om länsstyrelsens beslut skall få överklagas direkt till en domstol eller om transportrådet, vilket rådet självt har förordat, skall behållas som besvärinstans närmast över länsstyrelsen. Om transportrådet behålls som besvärinstans, främjas otvivelaktigt en enhetlig praxis. Samtidigt får man emellertid då, om kammarrätten eller annan mellaninstans på domstolssidan väljs, en prövning i fyra olika instanser, något som av processekonomiska skäl inte kan anses lämpligt. Typiskt sett hör vidare frågor om sökandens lämplighet knappast till det område som faller inom transportrådets mer transportpolitiskt betonade verksamhet. Övervägande skäl talar därför för att länsstyrelsens beslut skall kunna överklagas direkt till en domstol. Denna domstol bör vara kammarrätten.

Jag förordar alltså att instansordningen såvitt gäller taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik skall vara länsstyrelsen — kammarrätten — regeringsrätten.

Jag vill i sammanhanget nämna att kammarrätten i Göteborg har väckt frågan om inte yrkestrafiklagen och lagarna om transportförmedling och biluthyrning bör kompletteras med bestämmelser som möjliggör att den vars tillstånd återkallas får rimlig tid på sig att avveckla sin rörelse. För egen del menar jag att befogenheten att återkalla ett tillstånd får anses innefatta även rätten att bestämma när tillståndet skall upphöra att gälla.

Linjetrafiktillstånd

För linjetrafiken innebär ändringen i yrkestrafiklagstiftningen att behovsprövningen slopas men att i stället en skadlighetsprövning införs gentemot redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som trafikhuvudmännen bedriver enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, LTL (8 § YTL). Enligt bestämmelsen får dock tillstånd ges om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

Enligt 11 § YTL skall ett tillstånd till linjetrafik prövas på nytt om statens järnvägar eller en trafikhuvudman begär det inom tio år från dagen för tillståndet.

Tillståndsmyndighet för linjetrafik är enligt nuvarande YTF länsstyrelsen, om trafiken bara rör ett län, och transportrådet, om trafiken rör mer än ett län. Enligt 4 § LTL i dess nuvarande lydelse upphör med några undantag alla linjetrafiktillstånd som endast rör ett län den 1 juli 1989 och trafikhuvudmannen får rätt att därefter utan tillstånd driva denna trafik inom länet. Något förbud mot att nya tillstånd meddelas inom ett län finns dock inte. För tillstånd i dessa fall gäller bestämmelserna för linjetrafik, dvs. en skadlighetsprövning skall ske enligt 8 § YTL.

Det finns inte någon anledning att ändra nuvarande ordning när det gäller prövningen i första instans av linjetrafiktillstånd. Länsstyrelsen bör

alltså fortfarande pröva frågor om linjetrafiktillstånd inom det egna länet och transportrådet när det gäller den interregionala linjetrafiken.

När det gäller linjetrafiken skall som nämnts utöver lämplighetsprovningen göras en provning av trafikens skadlighet för järnvägstrafik och huvudmannatrafik. Denna provning har otvivelaktigt starka trafikpolitiska inslag. Övervägande skäl talar därför för att regeringen åtminstone tills vidare behålls som slutinstans vid provningar av ansökningar om tillstånd till linjetrafik och vid omprövning av tillstånd enligt 11 § YTL. När den nya lagen har varit i kraft under några år och praxis hunnit stabilisera sig kan på nytt övervägas om regeringen kan befrias även från dessa tillståndsärenden.

När det gäller ärenden om återkallelse av linjetrafiktillstånd får Sveriges konventionsåtaganden anses medföra att det skall finnas möjlighet till domstolsprövning av sådana frågor. Ärenden om återkallelse av linjetrafiktillstånd enligt 15–17 §§ YTL torde i allmänhet sakna trafikpolitiska inslag. I sådana ärenden bör därför kammarrätten vara andra instans efter länsstyrelsen resp. transportrådet.

Det föreslås alltså att instansordningen såvitt gäller tillstånd till linjetrafik blir länsstyrelsen (trafik som rör endast ett län) – transportrådet – regeringen och i fråga om återkallelse länsstyrelsen resp. transportrådet – kammarrätten – regeringsrätten.

3.3 Lagen om rätt att driva viss linjetrafik

Mitt förslag: Transportrådets beslut enligt 2 § lagen om rätt att driva viss linjetrafik får överklagas hos kammarrätten.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: De flesta remissinstanserna har godtagit förslaget. Kammarrätten i Göteborg, transportrådet och Svenska busstrafikförbundet har dock ansett att sådana beslut även fortsättningsvis skall få överklagas hos regeringen.

Skälen för mitt förslag: Beslut enligt 2 § LTL i dess lydelse enligt SFS 1988:266 om att en trafikhuvudman får bedriva länsgränsöverskridande trafik utan tillstånd medför som nämnts att tidigare linjetrafiktillstånd på sträckor som omfattas av beslutet upphör att gälla två år efter det att beslutet vann laga kraft. Beslutet är otvivelaktigt av det slaget att det enligt europakonventionen måste kunna prövas av domstol.

De särskilda skäl som skall föreligga för att ett beslut enligt 2 § LTL skall få meddelas hänför sig till befolknings- och näringsstrukturen inom de områden i de båda angränsande länen som skall trafikeras. Om dessa sammantagna kan betraktas som en enhet såvitt gäller behovet av t.ex. arbetspendling, skolresor och resor till köpcentra och serviceinrättningar, bör tillstånd till länsgränsöverskridande huvudmannatrafik i princip meddelas (prop. 1987/88: 78 s. 29).

I promemorian sägs att utrymmet för politiska bedömningar är litet i dessa ärenden och att det därför inte finns någon anledning att ett överkla-

gande skall kunna prövas av regeringen. Kammarrätten i Göteborg delar inte denna uppfattning. Enligt kammarrätten är visserligen utrymmet för rent politiska bedömningar litet men besluten kommer så gott som uteslutande att fattas på grundval av intresseavvägningar samt regional- och trafikpolitiska bedömningar.

Transportrådet och Svenska busstrafikförbundet är inne på liknande tankegångar.

Jag kan såtillvida hålla med remissinstanserna som att det här rör sig om ett gränsfall där det finns goda skäl för både den ena och den andra ståndpunkten. Vid mitt ställningstagande fäster jag avgörande vikt vid det förhållandet att besluten är av ingripande betydelse för eventuella tillståndshavare på sträckan. Det är därför angeläget att det sker en omsorgsfull prövning av om de lagliga förutsättningarna är uppfyllda även om de berörda trafikhuvudmännen är överens. Jag anser därför att övervägande skäl talar för promemorians förslag, dvs. att instansordningen blir transportrådet – kammarrätten – regeringsrätten i dessa fall.

3.4 Transportförmedling och biluthyrning

Mitt förslag: Länsstyrelsens beslut enligt lagarna om transportförmedling och biluthyrning skall få överklagas hos kammarrätten.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: De flesta remissinstanserna har godtagit förslaget. Domstolsverket och kammarrätten i Göteborg har dock ifrågasatt om inte länsrätten bör vara första instans när det gäller frågor om återkallelse och varning. Transportrådet anser att nuvarande ordning bör bestå. I andra hand anser transportrådet att länsstyrelsens beslut bör få överklagas hos transportrådet och transportrådets beslut hos kammarrätten.

Skälen för mitt förslag: Tillståndsprövningen enligt TFL och från den 1 januari 1989 även enligt BUL innefattar endast en prövning av sökandens lämplighet att driva verksamheten. Samma skäl i fråga om tillståndsmyndighet och överprövning av beslut kan därför anföras beträffande överklagande av beslut enligt dessa båda lagar som beträffande godstrafik, taxitrafik och beställningstrafik med buss enligt YTL (avsnitt 3.2). Jag föreslår därför att länsstyrelsen fortfarande skall vara första instans i frågor som rör sådana ärenden och att överklagande i fortsättningen skall kunna ske hos kammarrätten i stället för som nu transportrådet.

Mitt förslag: Bestämmelserna om ett tillstånds bestånd efter tillståndshavarens död eller konkurs flyttas till yrkestrafiklagen och lagarna om transportförmedling och biluthyrning från yrkestrafikförordningen och förordningarna om transportförmedling och biluthyrning.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna har godtagit förslaget.

Skälen för mitt förslag: Som jag tidigare anfört kan ett dödsbo eller ett konkursbo efter tillståndshavarens dödsfall eller beslut om att han skall försättas i konkurs fortsätta att driva verksamheten under ett år. En förutsättning för den fortsatta driften är att en föreståndare godkänns av tillståndsmyndigheten. Föreståndaren kan vara t. ex. en anställd i firman med lång erfarenhet eller konkursförvaltaren. Enligt 5 kap. 1 § YTF, 4 kap. 1 § TFF och 3 kap. 1 § BUF skall anmälan av föreståndare göras till länsstyrelsen inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet. Om den anmälde föreståndaren inte godkänns, finns möjlighet att inom en viss tid anmäla en ny föreståndare. Om någon föreståndare inte anmälts inom de angivna fristerna eller om den senare föreståndaren inte heller godkänns upphör tillståndet automatiskt.

Dessa regler om anmälan av föreståndare och hur ett tillstånd upphör är av sådan art att de lämpligen bör tas in i respektive lag. De bör tas in som ett nytt stycke i den bestämmelse i var och en av lagarna som medger dödsboet eller konkursboet rätt att fortsätta att driva trafikverksamheten (13 § YTL, 2 kap. 6 § TFL och 2 kap. 6 § BUL).

Enligt advokatsamfundet bör den tid inom vilken en ny föreståndare skall anmälas preciseras eller det i vart fall anges en minimitid som dödsboet eller konkursförvaltare har på sig för anmälan. Jag har förståelse för detta önskemål. Eftersom en reglering av det slag som samfundet föreslår inte kräver lagform, bör frågan övervägas i samband med arbetet på nya tillämpningsföreskrifter till yrkestrafiklagstiftningen.

Busstrafikförbundet har, liksom taxiförbundet och åkeriförbundet, efterlyst regler om provisoriska åtgärder när en tillståndshavare blir långvarigt sjuk eller slutar sin anställning så att inte en sådan händelse äventyrar trafikrörelsens fortbestånd. För egen del menar jag att några särskilda regler härom knappast behövs. Hur det skall förfaras vid tillståndshavarens sjukdom måste rimligen bedömas från fall till fall. Inte ens en långvarig sjukdom medför ju, till skillnad från vad som är fallet vid dödsfall och konkurs, att tillståndet automatiskt upphör efter en viss tid. Ibland är det sannolikt lämpligast att rörelsen överläts till en annan tillståndshavare, vilket när behovsprövningen avskaffas kommer att bli lättare. Om tillståndshavaren är en juridisk person möter det inte något hinder att vid behov en ny trafikansvarig person utses.

Mitt förslag: Villkor som föreskrivits i tillstånd och som är ägnade att motverka skada för trafik som SJ eller trafikhuvudmännen bedriver skall fortfarande gälla.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna har godtagit förslaget.

Skälen för mitt förslag: Enligt punkt 2 första stycket första meningen i övergångsbestämmelserna till YTL gäller trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen. Utgångspunkten är därvid att olika villkor som kan ha föreskrivits i äldre tillstånd skall upphöra att gälla, om inte annat anges i övergångsbestämmelserna (se prop. 1987/88: 78 s. 57). Till de villkor för linjetrafiktillstånd som därmed upphör hör av tillståndsmyndigheten fastställda tidtabeller (2 kap. 1 § gällande yrkestrafiklag).

I linjetrafikbegreppet ligger bl. a. att trafiken är tidtabellsbunden (2 § YTL). Tillståndet förutsätter alltså att trafiken går efter tidtabell. Detta gäller naturligtvis också i fråga om äldre tillstånd. Bestämmelserna i den nya lagen kan emellertid tolkas på det sättet att det står tillståndshavaren fritt att ändra på den trafikuppläggning som har förutsatts i det äldre tillståndet. Detta har emellertid inte varit meningen. En sådan ändring skulle kunna medföra att trafiken kommer i konflikt med bestämmelserna i 8 § YTL, som innebär att trafiken i princip inte får vara till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som bedrivs av en trafikhuvudman.

Lagstiftningens innebörd på denna punkt bör alltså förtydligas genom en ny övergångsbestämmelse. Denna bör ange att sådana villkor som är ägnade att motverka skada som avses i 8 § fortfarande skall gälla. Till sådana villkor hör tidtabeller och trafikuppläggningen i övrigt, t. ex. förbud att ta upp passagerare på någon viss sträcka. Om tillståndshavaren vill få till stånd en annan trafikuppläggning, kan han begära omprövning av tillståndet eller söka ett nytt tillstånd, varvid en prövning enligt 8 § YTL skall göras. Den nya bestämmelsen bör tas upp under punkt 3 i övergångsbestämmelserna till YTL.

3.7 Lagtekniska frågor

Varken den nu gällande yrkestrafiklagen eller YTL innehåller några bestämmelser om tillståndsmyndighet eller om överklagande av beslut om tillstånd eller återkallelse av tillstånd. Lagarna innehåller i stället bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i dessa hänseenden. Sådana föreskrifter finns för närvarande i YTF. Samma teknik har använts i TFL och BUL och, efter den nyligen antagna ändringen, i LTL.

Den nya ordning som nu föreslås i fråga om behörig tillståndsmyndighet och om överklagande medför att bestämmelserna kan förenklas avsevärt.

Det är vidare önskvärt att det direkt av resp. lag går att utläsa vad som gäller i fråga om tillståndsmyndigheter och överklagande. Bestämmelser i dessa hänseenden föreslås därför bli intagna i resp. lag.

3.8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Den nya yrkestrafiklagen och de redan beslutade ändringarna i BUL träder i kraft den 1 januari 1989. De nu föreslagna ändringarna i dessa lagar och i TFL bör lämpligen träda i kraft vid samma tidpunkt. Ändringarna i LTL bör träda i kraft samtidigt som tidigare i år antagna ändringar (SFS 1988:266), dvs. den 1 juli 1989. Ikraftträdandebestämmelserna till YTL och de tidigare beslutade ändringarna i LTL kommer att omfatta även de nu aktuella ändringarna. En särskild ikraftträdandebestämmelse behövs därför endast såvitt gäller TFL och BUL.

Enligt övergångsbestämmelserna till YTL gäller särskilda regler i fråga om taxitrafiken fram till den 1 juli 1990. I sak innebär dessa regler bl. a. att en behovsprövning av taxitillstånd fortfarande kommer att göras. Med hänsyn till behovsprövningens art bör transportrådet och regeringen lämpligen vara överinstanser i ärenden rörande taxitillstånd till dess att denna prövning slopas. Fram till dess bör alltså länsstyrelsens beslut överklagas hos transportrådet och transportrådets beslut hos regeringen. Vidare bör den länsstyrelse där trafikområdet skall finnas fortfarande vara behörig. Bestämmelser med den innebörden bör tas upp som punkterna 4 f) och g) i övergångsbestämmelserna till YTL.

Om en ansökan om trafiktillstånd före ikraftträdandet har gjorts hos en länsstyrelse som enligt de nya bestämmelserna inte längre är behörig, bör den länsstyrelsen få pröva ansökningen även efter ikraftträdandet. En bestämmelse om detta bör tas upp som punkt 7 i övergångsbestämmelserna till YTL. Om återkallelse aktualiseras hos en länsstyrelse som efter ikraftträdandet inte är behörig, bör ärendet överlämnas till behörig länsstyrelse. Någon särskild bestämmelse om detta torde inte behövas.

Efter ikraftträdandet är det i de flesta fall kammarrätten och inte transportrådet som skall pröva överklaganden av länsstyrelsens beslut. Om ett beslut har överklagats hos transportrådet före ikraftträdandet men ärendet inte avgjorts dessförinnan kan diskuteras om rådet bör pröva överklagandet eller om ärendet i stället bör överlämnas till behörig kammarrätt. Jag anser för min del att den nya instansordningen bör slå igenom så snart som möjligt och har därför stannat för att föreslå att ärendena i dessa fall skall överlämnas till kammarrätten. Detsamma bör gälla när vid ikraftträdandet skrivelsen med överklagandet ännu inte sänts vidare från länsstyrelsen till transportrådet (jfr 25 § förvaltningslagen 1986:223).

När det däremot gäller ärenden i vilka beslut har meddelats av transportrådet före ikraftträdandet förordar jag i enkelhetens intresse att sådana beslut fortfarande skall prövas av regeringen även om kammarrätten är behörig enligt den nya lagen.

Bestämmelser av denna innebörd bör tas upp som punkt 8 i övergångsbestämmelserna till YTL. Motsvarande bestämmelser bör tas upp även i

övergångsbestämmelserna till de nu aktuella ändringarna i TFL och BUL. Såvitt gäller YTL bör framhållas att ikraftträdandet ifråga om taxitrafiken till följd av punkt 4 i övergångsbestämmelserna sker först den 1 juli 1990.

Fram till ikraftträdandet bör fullföljdshänvisningar lämnas enligt de äldre bestämmelserna. Det kan emellertid vara lämpligt att länsstyrelserna samtidigt upplyser om vad som enligt de nya reglerna gäller om prövning av överklaganden.

3.9 Resursfrågor

Transportrådet är för närvarande överinstans till länsstyrelserna i ärenden som rör yrkesmässig trafik. Under 1980-talet har antalet ärenden hos transportrådet som avser överklagande av länsstyrelsernas beslut uppgått till genomsnittligt ca 500 per år, varav 20–30 har avsett tillståndsfrågor enligt TFL och BUL. Antalet ansökningar om tillstånd till interregional linjetrafik, i vilka ärenden transportrådet är första instans, har genomsnittligt uppgått till ca 50 per år. Enligt den senaste sammanställningen, som avser tiden den 1 juli 1987 – den 30 juni 1988, har antalet överprövningar hos transportrådet uppgått till 377, varav 207 har rört behovsfrågor, 106 lämplighetsfrågor och 64 övriga frågor. Av dessa överprövningar har 10 rört uthyrningsrörelser. Några ärenden som rör transportförmedling har inte förekommit under perioden. Antalet ansökningar hos transportrådet om tillstånd till interregional linjetrafik har uppgått till 57 under samma tid.

De nu aktuella förslagen skulle med en i övrigt oförändrad lagstiftning medföra, att mellan 400 och 500 ärenden om överprövning av länsstyrelsernas beslut tillförs kammarrätterna. Den nya yrkestrafiklagstiftningen innebär emellertid avsevärda förenklingar i fråga om tillståndsprovningens innehåll genom att behovsprövningen avskaffas. Därmed försvinner det tyngsta momentet i prövningen. Tillstånd skall i fortsättningen ges till alla sökande som uppfyller kraven i fråga om personlig lämplighet. När det gäller linjetrafiken skall det i fortsättningen ske en prövning av om den sökta trafiken är till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som trafikhuvudmännen bedriver. När det gäller sådana frågor behålls emellertid den nuvarande instansordningen, dvs. länsstyrelsen – transportrådet – regeringen.

Som jag framhöll i samband med propositionen om avreglering av yrkestrafiken (prop. 1987/88: 78 s. 43) bör de resurser som kan frigöras genom att de tillståndsgivande myndigheternas roll i fråga om trafikförsörjningen tas bort och behovsprövningen slopas användas till en förstärkt lämplighetsprövning och uppföljning av lämpligheten. Detta kan tänkas leda till att antalet ärenden om återkallelser ökar något. Det kan emellertid knappast röra sig om annat än en marginell ökning.

Eftersom behovsprövningen slopas kan man räkna med att det antal ärenden som kammarrätterna övertar från transportrådet blir avsevärt mindre än det antal ärenden av motsvarande slag som transportrådet prövar enligt nuvarande yrkestrafiklagstiftning. Att döma av den senaste statistiken från transportrådet torde det komma att röra sig om mellan 100

och 150 ärenden om året. Genomsnittligt är mål som enbart rör sökandens lämplighet enklare att handlägga än mål som avser prövning av trafikbehovet.

Av det sammanlagda antalet trafiktillstånd är ca 35 % meddelade av länsstyrelser inom kammarrättens i Göteborg domkrets, 25 % inom kammarrättens i Stockholm domkrets, 23 % inom kammarrättens i Sundsvall domkrets och 17 % inom kammarrättens i Jönköping domkrets. De förstärkningar som kan behövas inom kammarrättsorganisationen uppvägs mer än väl av de resurser som kan frigöras hos transportrådet.

4 Upprättade lagförslag

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

1. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263),
2. lag om ändring i lagen (1988:266) om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
3. lag om ändring i lagen (1979:560) om transportförmedling,
4. lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning.

Lagrådet har granskat lagförslagen.

5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar.

6 Beslut

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

Sammanfattning av promemorian (Ds 1988: 29) Instansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen m. m.

Prop. 1988/89: 26
Bilaga 1

Enligt den nya yrkestrafiklagen som har antagits av riksdagen (prop. 1987/88: 78, TU 1987/88: 15, rskr. 1987/88: 166) prövas frågor om trafik-tillstånd och återkallelse av tillstånd samt varning av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detta överensstämmer med vad som gäller enligt den nuvarande yrkestrafiklagen (1979: 559). Motsvarande ordning gäller i fråga om tillstånd enligt lagen (1979: 560) om transport-förmedling och lagen (1979: 561) om biluthyrning.

Enligt yrkestrafikförordningen (1979: 781) och förordningarna (1979: 872) om transportförmedling och (1979: 873) om biluthyrning är det länsstyrelsen som i första instans prövar dessa frågor utom vad avser interregional linjetrafik, som prövas av transportrådet. Enligt förordningarna överklagas länsstyrelsens beslut hos transportrådet, om klagorätt finns. Transportrådets beslut överklagas hos regeringen.

Mot bakgrund av ett riksdagsbeslut år 1984 om riktlinjer för en systematisk översyn av reglerna om rätten att överklaga ärenden till regeringen och bestämmelserna i Europakonventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna om rätten till domstolsprövning av vissa beslut, föreslås att länsstyrelsens beslut i frågor om yrkestrafiktillstånd och återkallelse av tillstånd skall kunna överklagas hos kamrarrätten. Frågor om tillstånd till linjetrafik skall dock även i fortsättningen överklagas i administrativ ordning, dvs. till transportrådet och regeringen. Det föreslås vidare att frågan vilken myndighet som är behörig att pröva dessa frågor i fortsättningen skall regleras i lag.

Vidare föreslås att bestämmelser om åtgärder när en tillståndshavare dött eller försatts i konkurs flyttas över till yrkestrafiklagen och lagarna om transportförmedling och biluthyrning från resp. förordning.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 1989. I fråga om taxi skall dock hittillsvarande ordning tillämpas fram till den 1 juli 1990.

Författningsförslag i promemorian (Ds 1988: 29) Instansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen m. m.

Prop. 1988/89: 26
Bilaga 2

1 Förslag till Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988: 000)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1988: 000)¹

dels att nuvarande 23 och 24 §§ skall betecknas 24 och 25 §§ samt nuvarande punkt 7 i övergångsbestämmelserna skall betecknas punkt 8,

dels att 4, 13 och 18 §§ samt punkt 2 i övergångsbestämmelserna skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 23 §, närmast före 23 § en ny rubrik samt i övergångsbestämmelserna två nya punkter, 4 f) och 7, av följande lydelse.

Lagen kommer därför att ha följande lydelse från och med den dag då den träder i kraft.²

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Frågor om trafiktillstånd prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av transportrådet.

13 §

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten. I fråga om denne skall 6 § första stycket tillämpas.

Tillståndet upphör om en föreståndare inte har anmälts till tillståndsmyndigheten inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet. Om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom viss tid som tillståndsmyndigheten bestämmer, upphör tillståndet också att gälla. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet vunnit laga kraft.

¹ Lydelse enligt prop. 1987/88: 78, TU 1987/88: 15, rskr. 1987/88: 166.

² Omtryck av lagen förutsätts ske i samband med att nu aktuella ändringar promulgeras.

18§

Frågor om återkallelse av trafik-tillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om återkallelse av trafik-tillstånd eller om varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet.

23§

Överklagande

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten, om inte annat anges i andra stycket. Ett beslut om varning får inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av linjetrafiktillstånd får överklagas hos transportrådet. Transportrådets beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

2. Trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen gäller som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen. Därvid skall tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon och till turisttrafik anses som tillstånd till beställningstrafik med buss och tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon anses som tillstånd till dels taxitrafik, dels beställningstrafik med buss med villkor om högst 3,5 tons totalvikt på bussen.

Om ett turisttrafiktillstånd innefattar rätt att i trafiken använda personbil, skall tillståndet i den delen anses som tillstånd till taxitrafik med de begränsningar som följer av tillståndet.

I fråga om tillstånd till linjetrafik som gäller vid ikraftträdandet skall vid tillämpning av 11 § som dag för tillståndet anses den 1 januari 1989.

I fråga om tillstånd till linjetrafik som gäller vid ikraftträdandet skall villkor som är ägnade att motverka sådan skada som anges i 8 § fortfarande gälla. Vid tillämpning av 11 § skall i fråga om sådana tillstånd som dag för tillståndet anses den 1 januari 1989.

4.f) I stället för vad som föreskrivs i 23 § första meningen gäller att länsstyrelsens beslut får överklagas hos transportrådet och transportrådets beslut hos regeringen. Detta gäller även efter utgången av juni 1990, om beslut i första instans har meddelats dessförinnan.

7. Har före den nya lagens ikraftträdande en ansökan om trafiktillstånd gjorts hos en länsstyrelse som enligt yrkestrafikförordningen (1979: 871) är behörig att pröva ansökningen, skall ansökningen prövas av den länsstyrelsen även om den inte är behörig enligt den nya lagen.

2 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1988:000) om ändring i lagen
(1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1988:000)¹ om ändring i lagen
(1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik
dels att 2 § skall ha följande lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 8 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Om det finns särskilda skäl, får
*regeringen eller den myndighet som
regeringen bestämmer* besluta att
en trafikhuvudman får utan till-
stånd driva linjetrafik på bestämda
linjer som sträcker sig från det län
där huvudmannskapet gäller in i
ett angränsande län.

Om det finns särskilda skäl, får
transportrådet besluta att en trafik-
huvudman får utan tillstånd driva
linjetrafik på bestämda linjer som
sträcker sig från det län där huvud-
mannskapet gäller in i ett angrän-
sande län.

8 §

*Transportrådets beslut enligt 2 §
får överklagas hos kammarrätten.*

¹ Lydelse enligt prop. 1987/88: 78, TU 1987/88: 15, rskr. 1987/88: 166.

3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1979: 560) om transportförmedling

Prop. 1988/89: 26
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979: 560) om transportförmedling

dels att 2 kap. 4 och 6 §§, 3 kap. 3 § samt rubriken till 5 kap. skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 5 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §

Frågan om tillstånd till transportförmedling prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser*.

Frågan om tillstånd till transportförmedling prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns*.

6 §

Om tillståndshavaren dör övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *godkänd* föreståndare. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *godkänd* föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Tillståndet upphör om en föreståndare inte har anmälts till tillståndsmyndigheten inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet. Om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom viss tid som tillståndsmyndigheten bestämmer, upphör tillståndet också att gälla. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet vann laga kraft.

3 kap.

3 §

Frågan om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser*.

Frågan om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av *den länsstyrelse som har meddelat tillståndet*.

2§

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Ett beslut om varning får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

4 Förslag till Lag om ändring i lagen (1979: 561) om biluthyrning

Prop. 1988/89: 26
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979: 561) om biluthyrning
dels att 2 kap. 4 och 6 §§, 3 kap. 3 § samt rubriken till 5 kap. skall ha följande lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 5 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §

Frågan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns.*

6 §

Om tillståndshavaren dör övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *godkänd* föreståndare. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet till dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten*. I fråga om denne skall 2 § *första stycket* tillämpas.

Tillståndet upphör om en föreståndare inte har anmälts inom två veckor från dödsfallet eller konkursbeslutet. Om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom viss tid som tillståndsmyndigheten bestämmer, upphör tillståndet också att gälla. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet vann laga kraft.

3 kap.

3 §

Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller om varning prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller varning prövas av *den länsstyrelse som har utfärdat tillståndet.*

2§

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Ett beslut om varning får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

Sammanställning av remissyttrandena över betänkandet (Ds 1988: 29) Instansordningen enligt yrkestrafiklagen m. m.

Prop. 1988/89: 26
Bilaga 3

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian (Ds 1988: 29) avgetts av domstolsverket, kammarrätten i Göteborg, transportrådet, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus och Norrbottens län, länsstyrelsernas organisationsnämnd, Sveriges advokatsamfund, Svenska lokaltrafikföreningen, Biluthyrningsbranschens riksförbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet samt Svenska åkeriförbundet.

Instansordningen enligt yrkestrafiklagen, lagen om transportförmedling och lagen om biluthyrning

De förslag som har lämnats i betänkandet i fråga om instansordningen enligt yrkestrafiklagen, lagen om transportförmedling och lagen om biluthyrning har godtagits av samtliga remissinstanser utom transportrådet. *Sveriges advokatsamfund* anser dock att det ur rättssäkerhetssynpunkt är riktigt att transportrådets beslut jämväl i fråga om tillstånd till linjetrafik får överklagas till kammarrätten. Vidare har *domstolsverket* och *kammarrätten i Göteborg* ifrågasatt om inte en tvåpartsprocess med länsrätten som första instans utgör den bästa ordningen för att pröva frågor om återkallelse av tillstånd och om varning i dessa fall. Domstolsverket har därvid anfört att en återkallelse av ett redan meddelat tillstånd ofta är betydligt mer ingripande för den enskilde än avslag på en begäran om tillstånd. Ur rättssäkerhetssynpunkt är det i sådana situationer, där enskilda intressen strider mot allmänna, mer tillfredsställande om prövningen sker vid domstol även i första instans. De fördelar detta förfarande medför, såsom förtroendevalda lekmäns deltagande i beslutsfattandet samt bättre möjligheter till muntligt förfarande och bevisdokumentation torde överväga nackdelarna. Denna ordning överensstämmer för övrigt med vad som redan gäller beträffande exempelvis återkallelse av körkort och luftfarts-certifikat.

Transportrådet föreslår i första hand att nuvarande instansordning, länsstyrelse — transportrådet — regeringen skall kvarstå. Den möjlighet till prövning i regeringsrätten som numera gäller bör tillgodose rättsskyddsbehovet.

I andra hand föreslår transportrådet att instansordningen när det gäller tillstånd till taxitrafik, beställningstrafik med buss, godstrafik, transportförmedling och biluthyrning skall vara länsstyrelse — transportrådet — kammarrätten — regeringsrätten. Samma instansordning bör gälla länsstyrelsens beslut i fråga om tillstånd till linjetrafik. Transportrådets föreskrifter (TPRFS 1985:2) om krav på yrkeskunnande enligt yrkestrafiklagstift-

ningen styr näringen mot bättre förhållanden. Genom även andra åtgärder verkar transportrådet för att praxisen i landet skall bli enhetlig. Bibehållandet av transportrådet som besvärinstans skulle otvivelaktigt främja en enhetlig praxis. Frågor om en tillståndshavares lämplighet faller inom transportrådets övriga trafikpolitiska verksamhet. För att de trafikpolitiska intentionerna skall genomföras är det nödvändigt att transportrådet kvarstår som besvärinstans. När det gäller återkallelse av eller ändringar i linjetrafiktillstånd bör regeringen vara slutinstans om återkallelsen är föranledd av att statens järnvägar eller trafikhuvudman begärt att tillståndet skall omprövas.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har anfört att det är av vikt att transportrådets stora kunskapsfond också i fortsättningen utnyttjas. Förslagsvis genom att rådet vid behov kan fungera som kammarrättens remissorgan i vissa frågor (t.ex. beträffande kurskrav eller dispens från detta vid en lämplighetsbedömning).

Instansordningen enligt lagen om rätt att driva viss linjetrafik

Domstolsverket, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus och Norrbottens län, länsstyrelsernas organisationsnämnd, Sveriges advokatsamfund, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Svenska åkeriförbundet har godtagit förslaget i betänkandet. *Kammarrätten i Göteborg, transportrådet och Svenska busstrafikförbundet* har avstyrkt förslaget.

Kammarrätten i Göteborg har anfört att ett beslut enligt 2 § lagen om rätt att driva viss linjetrafik (länsgränsöverskridande trafik) får bl. a. den verkan att gällande linjetrafiktillstånd på sådana sträckor som omfattas av beslutet upphör att gälla två år efter det att beslutet vunnit laga kraft. I promemorian slås fast att utrymme för politiska bedömningar i ett sådant beslut är litet och att det inte finns någon anledning att ett överklagande skall kunna prövas av regeringen. Det förordas därför att instansordningen skall vara transportrådet – kammarrätten i Stockholm – regeringsrätten. I prop. 1987/88: 78 (s. 27 – 30) säger departementschefen att en förutsättning för att trafikhuvudmannen skall medges rätt till länsgränsöverskridande linjetrafik bör vara att ifrågavarande trafikområden i de angränsande länen sammantagna kan betraktas som en enhet såvitt gäller behovet av t. ex. arbetspendling och skolresor samt av resor till köpcentra och serviceinrättningar. Medgivande bör kunna ges till endera av trafikhuvudmännen eller till båda. Avgörande bör enligt departementschefen vara vad trafikhuvudmännen själva kommer överens om. Enligt de riktlinjer för regeringens befattning med besvärshandelen som riksdagen antog år 1984 bör sådana ärenden där rättsfrågan är huvudsak prövas av domstol, medan ärenden i vilka lämplighetsbedömningar dominerar skall prövas i administrativ ordning, dock att mindre avsteg härifrån bör kunna göras i båda riktningarna. Enligt kammarrättens mening kan man svårligen komma fram till att beslut enligt 2 § lagen om rätt att driva viss linjetrafik i huvudsak rör rättsfrågor. Fastmera förhåller det sig så att besluten kom-

mer att fattas så gott som uteslutande på grundval av intresseavvägningar samt regional- och trafikpolitiska lämplighetsbedömningar. Sådana överväganden är domstolarna normalt inte särskilt väl skickade att göra. Även om, som det sägs i promemorian, utrymmet för rent politiska bedömningar kanske är litet så måste en bättre tingens ordning vara att dessa beslut prövas i administrativ ordning, dvs. att transportrådets beslut får överklagas hos regeringen.

Kammarrätten delar bedömningen i promemorian att besluten i frågan otvivelaktigt är av det slaget att de enligt europakonventionen måste kunna prövas av domstol. Som sägs i propositionen 1987/88: 69 (s. 18) om europakonventionen och rätten till domstolsprövning i Sverige är det emellertid tydligt att det inte är möjligt att låta domstolsprövningen ersätta överprövning i administrativ ordning beträffande alla de förvaltningsbeslut som enligt europakonventionen kräver en domstolsprövning. Ett beslut enligt 2 § lagen om rätt att driva viss linjetrafik är enligt kammarrättens mening ett exempel på när överprövning i administrativ ordning bör behållas och rätten till domstolsprövning tillhandahållas i form av det nyligen införda rättsprövningsinstitutet.

Enligt *Svenska busstrafikförbundet* kan beslut enligt lagen om rätt att driva viss trafik bli av avgörande betydelse för gränsdragningen mellan det övergripande statliga trafikförsörjningsansvaret och det ansvar för lokal och regional kollektiv persontrafik, som lagstadgat åvilar kommuner och landsting i särskilt huvudmannaskap. Även om bedömningsgrunderna finns ganska väl angivna i förarbetena till bestämmelsen i LTL kan sådana tveksamma fall uppkomma som bör ge möjlighet till regeringsprövning.

Övriga frågor

Kammarrätten i Göteborg, länsstyrelsen i Malmöhus län, Svenska lokaltrafikföreningen, Bilbranschens riksförbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska åkeriförbundet har godtagit de övriga förslag som har lagts fram i betänkandet.

Länsstyrelsernas organisationsnämnd och transportrådet har tillstyrkt förslaget såvitt rör åtgärder när en tillståndshavare dör eller försätts i konkurs. *Sveriges advokatsamfund* har föreslagit att en precisering eller i vart fall en minimering av den tid, som tillståndsmyndigheten skall bestämma för anmälan av en ny föreståndare om rättidigt anmäld föreståndare inte godkänns. *Svenska busstrafikförbundet* har förordat att temporära ordningar skall införas vid t.ex. en anställnings upphörande eller vid långvarig sjukdom i analogi med vad som gäller vid dödsfall eller konkurs vid risk för att en trafikrörelses fortbestånd eljest skulle kunna äventyras. *Svenska taxiförbundet* och *Svenska åkeriförbundet* har instämt i vad buss- trafikförbundet har anfört.

Kammarrätten i Göteborg har påpekat att det i handelsbolag endast undantagsvis organiseras en styrelse i ett handelsbolag och att ledningen eller förvaltningen handhas i normalfallet gemensamt av bolagsmännen. Om bolagsmännen är bosatta i olika län kan man inte med ledning av det

är behörig att pröva dessa frågor. Av lagtexten eller förarbetena bör framgå att rätt forum för ett handelsbolag bör vara det län i vilket handelsbolaget är eller hade bort vara registrerat. Vidare har kammarrätten anført att det är rimligt att den, vars tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrningsverksamhet eller transportförmedling återkallas, får skälig tid på sig att avveckla sin rörelse. Kammarrätten har därför väckt frågan om inte de aktuella lagarna bör kompletteras med bestämmelser som ger myndigheterna befogenhet att fatta sådana beslut.

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1988: 263)

dels att nuvarande 23 och 24 §§ skall betecknas 24 och 25 §§ samt nuvarande punkt 7 i övergångsbestämmelserna skall betecknas punkt 9,

dels att 4, 13 och 18 §§ samt punkt 2 i övergångsbestämmelserna skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 23 §, närmast före 23 § en ny rubrik samt i övergångsbestämmelserna fyra nya punkter, 4f), 4g), 7 och 8, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Frågor om trafiktillstånd prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av transportrådet.

13 §

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten. I fråga om denne skall 6 § första stycket tillämpas.

Tillståndet upphör om en föreståndare inte har anmälts till tillståndsmyndigheten inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet. Om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer, upphör tillståndet också att gälla. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet vunnit laga kraft.

18 §

Frågor om återkallelse av trafik-tillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Frågor om återkallelse av trafik-tillstånd eller om varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet.

23 §

Överklagande

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten, om inte något annat

anges i andra stycket. Ett beslut om varning får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av linjetrafiktillstånd och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos transportrådet. Transportrådets beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

2. Trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen gäller som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen. Därvid skall tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon och till turisttrafik anses som tillstånd till beställningstrafik med buss och tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon anses som tillstånd till dels taxitrafik, dels beställningstrafik med buss med villkor om högst 3,5 tons totalvikt på bussen.

Om ett turisttrafiktillstånd innefattar rätt att i trafiken använda personbil, skall tillståndet i den delen anses som tillstånd till taxitrafik med de begränsningar som följer av tillståndet.

I fråga om tillstånd till linjetrafik som gäller vid ikraftträdandet skall vid tillämpning av 11 § som dag för tillståndet anses den 1 januari 1989.

I fråga om tillstånd till linjetrafik som gäller vid ikraftträdandet skall villkor som är ägnade att motverka sådan skada som anges i 8 § fortfarande gälla. Vid tillämpning av 11 § skall i fråga om sådana tillstånd som dag för tillståndet anses den 1 januari 1989.

4 f) I stället för vad som föreskrivs i 4 § skall frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där trafikområdet skall finnas.

4 g) I stället för vad som föreskrivs i 23 § första stycket första meningen gäller att länsstyrelsens beslut får överklagas hos transportrådet och transportrådets beslut hos regeringen.

7. Har före den nya lagens ikraftträdande en ansökan om trafiktillstånd gjorts hos en länsstyrelse som enligt yrkestrafikförordningen (1979:871) är behörig att pröva ansökningen, skall ansökningen prövas av den länsstyrelsen även om den inte är behörig enligt den nya lagen.

8. Ärenden som avser överklaganden av länsstyrelsens beslut och som inte har avgjorts före ikraftträdandet skall, om överklagandet enligt den nya lagen skall prövas av kammarrätten, vid ikraftträdandet överlämnas dit. Överklaganden av beslut som transportrådet har meddelat före ikraftträdandet skall även därefter prövas av regeringen.

2 Förslag till
Lag om ändring i lagen (1988:266) om ändring i lagen
(1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1988:266) om ändring i lagen
(1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

dels att 2 § skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 8 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Om det finns särskilda skäl, får
*regeringen eller den myndighet som
regeringen bestämmer* besluta att
en trafikhuvudman får utan till-
stånd driva linjetrafik på bestämda
linjer som sträcker sig från det län
där huvudmannskapet gäller in i
ett angränsande län.

Om det finns särskilda skäl, får
transportrådet besluta att en trafik-
huvudman får utan tillstånd driva
linjetrafik på bestämda linjer som
sträcker sig från det län där huvud-
mannskapet gäller in i ett angrän-
sande län.

8 §

*Transportrådets beslut enligt 2 §
får överklagas hos kammarrätten.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1989.

3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1979: 560) om transportförmedling

Prop. 1988/89: 26
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979: 560) om transportförmedling

dels att 2 kap. 4 och 6 §§, 3 kap. 3 § samt rubriken till 5 kap. skall ha följande lydelse.

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 5 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §

Frågan om tillstånd till transportförmedling prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om tillstånd till transportförmedling prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns.*

6 §

Om tillståndshavaren dör övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *godkänd* föreståndare. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en föreståndare *som har godkänts av tillståndsmyndigheten*. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Tillståndet upphör om en föreståndare inte har anmälts till tillståndsmyndigheten inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet. Om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer, upphör tillståndet också att gälla. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet vann laga kraft.

3 kap.

3 §

Frågan om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av *den länsstyrelse som har meddelat tillståndet.*

5 kap. Bemyndiganden

5 kap. Övrigt

2§

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Ett beslut om varning får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Ärenden som avser överklaganden av länsstyrelsens beslut enligt denna lag och som inte har avgjorts före ikraftträdandet skall vid ikraftträdandet överlämnas till kammarrätten. Överklaganden av beslut som transportrådet har meddelat före ikraftträdandet skall även därefter prövas av regeringen.

4 Förslag till Lag om ändring i lagen (1979: 561) om biluthyrning

Prop. 1988/89: 26
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979: 561) om biluthyrning
dels att 2 kap. 4 och 6 §§, 3 kap. 3 § samt rubriken till 5 kap. skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 5 kap. 2 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §

Frågan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av *länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns.*

6 §

Om tillståndshavaren dör övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en *godkänd* föreståndare. I fråga om denne skall 2 § tillämpas.

Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en föreståndare *som har godkänts av tillståndsmyndigheten.* I fråga om denne skall 2 § första stycket tillämpas.

Tillståndet upphör om en föreståndare inte har anmälts inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet. Om föreståndaren inte godkänns och en annan föreståndare inte anmäls inom den tid som tillståndsmyndigheten bestämmer, upphör tillståndet också att gälla. Godkänns inte heller den andre föreståndaren, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet vann laga kraft.

3 kap.

3 §

Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller om varning prövas av *regeringen eller den myndighet som regeringen utser.*

Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller varning prövas av *den länsstyrelse som har meddelat tillståndet.*

2§

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Ett beslut om varning får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Ärenden som avser överklaganden av länsstyrelsens beslut enligt denna lag och som inte har avgjorts före ikraftträdandet skall vid ikraftträdandet överlämnas till kammarrätten. Överklaganden av beslut som transportrådet har meddelat före ikraftträdandet skall även därefter prövas av regeringen.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1988-10-03

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt Wieslander, regeringsrådet Ulla Wadell, justitierådet Staffan Magnusson.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 29 september 1988 har regeringen på hemställan av statsrådet Sven Hulterström beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263), m. m.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Gunilla Engberg.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Innehåll

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
1. Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)	2
2. Lag om ändring i lagen (1988:266) om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss trafik	5
3. Lag om ändring i lagen (1979:560) om transportförmedling	6
4. Lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning	8
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 oktober 1988 ..	10
1 Inledning	10
2 Nuvarande ordning	11
2.1 Yrkestrafiklagen	11
2.2 Lagen om rätt att driva viss linjetrafik	14
2.3 Lagen om transportförmedling	14
2.4 Lagen om biluthyrning	15
3 Föredraganden	16
3.1 Inledande synpunkter	16
3.2 Yrkestrafiklagen	17
3.3 Lagen om rätt att driva viss linjetrafik	21
3.4 Transportförmedling och biluthyrning	22
3.5 Åtgärder när en tillståndshavare dött eller försatts i konkurs ..	23
3.6 Villkor vid linjetrafiktillstånd m. m.	24
3.7 Lagtekniska frågor	24
3.8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	25
3.9 Resursfrågor	26
4 Upprättade lagförslag	27
5 Hemställan	27
6 Beslut	27
 <i>Bilagor</i>	
1 Sammanfattning av departementspromemorian (1988:29) om in- stansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen m.m.	28
2 Promemorians författningsförslag	29
3 Sammanställning över remissyttrandena	36
4 De remitterade förslagen	40
5 Lagrådets yttrande	48

