A: TrafKB
Occ SOU
44

Statens offentliga utredningar
1996:93
Kommunikationsdepartementet

# Ny yrkestrafik-lagstiftning

Betänkande av 1995 års yrkestrafikutredning
Göteborg 1996

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

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.
- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:
Regeringskansliets förvaltningskontor
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08–405 10 10
Telefon: 08–405 10 25

Graphic Systems AB, Göteborg 1996

ISBN 91-38-20297-2
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 15 september 1994 bemyndigade regeringen chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken och utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på området.

Med stöd av detta bemyndigande förordnades den 3 oktober 1994 kammarrättslagmannen Valter Nilsson att vara särskild utredare.

Som experter förordnades den 15 november 1994 ingenjören Per-Arne Holm, Vägverket, hovrättsassessorn Peter Holm, Kommunikationsdepartementet, byrådirektören Ann-Marie Nilsson, Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt kanslirådet Lennart Renbjer, Kommunikationsdepartementet.

Till sekreterare förordnades fr.o.m. den 1 november 1994 kammarrättsassessorn Ewa Hagard Linander.

Utredningen har antagit namnet 1995 års yrkestrafikutredning.

Den 26 januari 1995 lämnades promemorian Partsställningen i mål enligt yrkestrafiklagen.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93). Uppdraget är därmed slutfört.

Göteborg i maj 1996

*Valter Nilsson*

*/Ewa Hagard Linander*

# Innehållsförteckning

*Förkortningar* . . . . . 13

*Sammanfattning* . . . . . 15

*Författningsförslag* . . . . . 23
1 Förslag till yrkestrafiklag . . . . . 23
2 Förslag till yrkestrafikförordning (0000:000) . . . . . 39
3 Förslag till biluthyrningslag (0000:000) . . . . . 54
4 Förslag till biluthyrningsförordning (0000:000) . . . . . 59
5 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen . . . . . 63
6 Förslag till lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617) . . . . . 64
7 Förslag till förordning om ändring i utsökningsregister-förordningen (1986:678) . . . . . 66
8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården . . . . 67
9 Förslag till förordning om ändring i polisregister-kungörelsen (1969:38) . . . . . 68
10 Förslag till förordning om ändring i fordonskungörelsen (1972:595) . . . . . 70
11 Förslag till förordning om ändring i bilregister-kungörelsen (1972:599) . . . . . 77
12 Förslag till förordning om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) . . . . . 84
13 Förslag till förordning (0000:000) om yrkestrafik-register . . . . . 88
14 Förslag till lag om upphävande av lagen (1979:560) om transportförmedling . . . . . 90
15 Förslag till förordning om upphävande av förordningen (1988:1504) om transportförmedling . . . . . 90
16 Förslag till lag om upphävande av lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden . . . . . 90
17 Förslag till förordning om upphävande av förordningen (1985:454) om buss- och taxivärderingsnämnden . . . . . 90

1 *Utredningsuppdraget och utredningsarbetet* . . . . . 91

2 *Allmänt om yrkesmässig trafik* . . . . . 93
2.1 Bakgrund . . . . . 93
2.2 Myndighetsorganisationen . . . . . 96
2.3 Branscherna . . . . . 98

3 *Utländska regler* . . . . . 103
3.1 EG:s regelverk på yrkestrafikområdet . . . . . 103
3.1.1 Allmänt . . . . . 103
3.1.2 Närmare om EG-bestämmelserna . . . . . 104
3.1.3 Svenska författningar föranledda av EG:s bestämmelser . . . . . 117
3.1.4 EEIG . . . . . 119
3.2 Danmark . . . . . 120
3.3 Finland . . . . . 129
3.4 Norge . . . . . 134
3.5 Övriga Europa . . . . . 138
3.5.1 Frankrike . . . . . 138
3.5.2 Nederländerna . . . . . 140
3.5.3 Storbritannien . . . . . 141
3.5.4 Tyskland . . . . . 143

4 *Regler om trafiktillstånd* . . . . . 147
4.1 Utredningens uppdrag . . . . . 147
4.2 Allmänt om trafiktillstånd . . . . . 148
4.3 Definitioner i yrkestrafikförfattningarna . . . . . 150
4.4 Åldersgräns för innehav av tillstånd? . . . . . 152
4.5 Trafikutövare . . . . . 153
4.6 Regler om trafikansvariga m.m. . . . . 155
4.6.1 Allmänt . . . . . 155
4.6.2 Vissa regler i aktiebolagslagen av betydelse i detta sammanhang . . . . . 160
4.6.3 Överväganden och förslag . . . . . 160
4.7 Yrkeskunnande . . . . . 164
4.7.1 Allmänt . . . . . 164
4.7.2 Vägverkets föreskrifter . . . . . 165
4.7.3 Kraven på yrkeskunnande enligt EG-reglerna m.m. . . . . 165
4.7.4 Överväganden . . . . . 167
4.8 De ekonomiska kraven . . . . . 168
4.8.1 Utredningens uppdrag . . . . . 168

4.8.2 Tidigare regler om ekonomisk lämplighetsprövning . . . 168
4.8.3 Allmänt om de nu gällande ekonomiska kraven . . . 170
4.8.4 Bakgrunden till den nu gällande ordningen . . . 171
4.8.5 De ekonomiska kraven i EU:s medlemsländer . . . 172
4.8.6 De ekonomiska kraven i andra nordiska länder . . . 173
4.8.7 Pågående reformarbete inom EG och reformkrav i Sverige . . . 175
4.8.8 Något om regler och praxis vid prövningen av den ekonomiska förmågan . . . 177
4.8.9 Skulder till det allmänna . . . 179
4.8.10 Överväganden och förslag . . . 180
4.9 Vandelskravet . . . 189
4.9.1 Bakgrund . . . 189
4.9.2 Överväganden . . . 193
4.10 Villkor för tillstånd . . . 195
4.10.1 Allmänt . . . 195
4.10.2 Överväganden och förslag . . . 198
4.11 Tidsbegränsade tillstånd . . . 200
4.11.1 Bakgrund . . . 200
4.11.2 Överväganden och förslag . . . 203
4.12 Återkallelse av tillstånd . . . 204
4.12.1 Allmänt . . . 204
4.12.2 Överväganden och förslag . . . 206
4.13 Varning . . . 208
4.14 Spärrtid . . . 209
4.14.1 Nuvarande bestämmelser i yrkestrafikförordningen och bakgrunden till dem . . . 209
4.14.2 Annan lagstiftning . . . 211
4.14.3 Regler om spärrtid i annan nordisk lagstiftning . . . 213
4.14.4 Överväganden och förslag . . . 214
4.15 Skall ett beslut om återkallelse gälla omedelbart? . . . 216
4.16 Behörig myndighet för frågor om tillstånd . . . 219
4.16.1 Allmänt . . . 219
4.16.2 Överväganden och förslag . . . 222

5 *Yrkesmässig trafik och undantagen därifrån* . . . 225
5.1 Utredningens uppdrag . . . 225
5.2 Allmänt . . . 225

5.3 Närmare om samåkning m.m. . . . . 228
5.4 Överväganden och förslag . . . . . 232

6 *Konkurrensfrågor — offentliga subjekts rätt att bedriva yrkesmässig trafik* . . . . . 239
6.1 Utredningens uppdrag . . . . . 239
6.2 Allmänt . . . . . 239
6.3 Konkurrensregler . . . . . 241
6.4 Sambruksfrågor . . . . . 248
6.5 Överväganden och förslag . . . . . 251

7 *Regler om linjetrafik* . . . . . 255
7.1 Utredningens uppdrag . . . . . 255
7.2 Avgränsning och definition av huvudmanna-trafiken m.m. . . . . 256
7.2.1 Allmänt . . . . . 256
7.2.2 Frågeställningar och bakgrunden till dem . . . . 260
7.2.3 Överväganden och förslag . . . . . 261
7.3 Särskilt om lagen om rätt att driva viss linjetrafik . . . . 265
7.4 Buss- och taxivärderingsnämnden . . . . . 267

8 *Regler om taxiförarlegitimation* . . . . . 269
8.1 Utredningens uppdrag . . . . . 269
8.2 Bakgrunden till de nu gällande reglerna . . . . . 270
8.3 Allmänt om den särskilda förarlegitimationen för taxi . . 273
8.4 Dispensregler . . . . . 274
8.5 Vägverkets föreskrifter m.m. . . . . 275
8.6 Körkortsregler angående behörighet m.m. . . . . 276
8.7 Samordning av körkortsbehörigheten TAXI och den särskilda förarlegitimationen för taxi . . . . . 281
8.8 Lämplighetsprövningen för taxiförarlegitimationen . . . . 289
8.9 Återkallelsegrunderna . . . . . 292
8.10 Omhändertagande och interimistisk återkallelse . . . . . 293
8.11 Spärrtid . . . . . 295
8.12 Varning . . . . . 297
8.13 Behörig myndighet för frågor om återkallelse m.m. . . . 299
8.14 Taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige . . . . . 301
8.15 Vissa administrativa bestämmelser . . . . . 302
8.16 Godstrafik med taxi . . . . . 303
8.17 Vissa påpekanden angående pågående reformarbete inom EU . . . . . 304

9 *Övriga regler för taxitrafik* . . . . . 305
9.1 Utredningens uppdrag . . . . . 305
9.2 Regionala föreskrifter . . . . . 305
9.2.1 Bakgrund . . . . . 305
9.2.2 Överväganden och förslag . . . . . 311
9.3 Ett tillstånd per fordon? . . . . . 315
9.4 Obligatorisk anslutning till beställningscentral? . . . . . 316
9.4.1 Bakgrund . . . . . 316
9.4.2 Överväganden . . . . . 317
9.5 Taxans utformning . . . . . 318
9.5.1 Bakgrund . . . . . 318
9.5.2 Överväganden och förslag . . . . . 319
9.6 Regler om taxametrar . . . . . 320
9.6.1 Bakgrund . . . . . 320
9.6.2 Överväganden och förslag . . . . . 322
9.7 Undantag från taxameterkravet — hyrverkstrafik m.m. . 324
9.7.1 Allmänt . . . . . 324
9.7.2 Hyrverkstrafik i andra nordiska länder . . . . . 327
9.7.3 Överväganden och förslag . . . . . 327

10 *Internationell trafik* . . . . . 331
10.1 Utredningens uppdrag . . . . . 331
10.2 Inledning . . . . . 332
10.3 Internationell trafik inom EES . . . . . 333
10.4 Internationell trafik utanför EES . . . . . 338
10.5 Överväganden och förslag . . . . . 341

11 *Biluthyrning* . . . . . 347
11.1 Utredningens uppdrag . . . . . 347
11.2 Allmänt om uthyrning av fordon . . . . . 348
11.3 Bakgrunden till den nu gällande ordningen . . . . . 351
11.4 EG-regler om uthyrning av fordon . . . . . 353
11.5 Uthyrning av fordon i andra nordiska länder . . . . . 354
11.6 Överväganden och förslag . . . . . 355
11.6.1 Inledning . . . . . 355
11.6.2 Kraven på biluthyrares lämplighet . . . . . 355
11.6.3 Krav på särskild förarkompetens för förare av hyrda bussar . . . . . 358
11.6.4 Andra krav på biluthyrare . . . . . 362
11.6.5 Vägverkets roll . . . . . 366

12 *Transportförmedling* . . . . . 369
12.1 Utredningens uppdrag . . . . . 369

12.2 Vad är transportförmedling? . . . . . 369
12.3 Lagstiftningen om transportförmedling . . . . . 371
12.4 Bakgrunden till lagstiftningen — förslag till och genomförda ändringar . . . . . 373
12.5 Transportförmedling i Norden . . . . . 375
12.6 Överväganden och förslag . . . . . 375

13 *Tillsyn* . . . . . 381
13.1 Inledning . . . . . 381
13.2 Närmare om tillsynen . . . . . 384
13.3 Samverkan mellan myndigheter . . . . . 386
13.4 Sambearbetning av registrerade uppgifter . . . . . 388
13.4.1 Allmänt . . . . . 388
13.4.2 Yrkestrafikregistret . . . . . 388
13.4.3 Utsökningsregistret . . . . . 389
13.4.4 Polisregister . . . . . 391
13.4.5 Bolagsregistren . . . . . 393
13.5 Underrättelseskyldighet för domstolar och myndigheter . . . . . 395
13.5.1 De allmänna domstolarnas underrättelseskyldighet enligt yrkestrafiklagstiftningen . . . . 395
13.5.2 Reglerna i körkortsförordningen — registerblad m.m. . . . . 397
13.5.3 Ytterligare om underrättelseskyldigheten . . . . . 399
13.5.4 Underrättelseskyldighet för skattemyndigheter m.fl. . . . . 400
13.6 Anmälan av fordon för användning i yrkesmässig trafik . . . . . 402
13.7 Hanteringen av yrkestrafikmärken . . . . . 404

14 *Ansvarsfrågor* . . . . . 407
14.1 Utredningens uppdrag . . . . . 407
14.2 Sanktioner i yrkestrafikförfattningarna . . . . . 408
14.2.1 Allmänt . . . . . 408
14.2.2 Olaga yrkesmässig trafik . . . . . 410
14.2.3 Transportköparansvaret . . . . . 412
14.2.4 Hindrande av fortsatt färd . . . . . 415
14.2.5 Sanktioner med särskild inriktning på taxitrafiken . . . . . 417
14.3 Förverkande av fordon . . . . . 423
14.4 Åtgärder särskilt mot näringsidkare . . . . . 425
14.5 Avkriminalisering, avgifter som sanktioner m.m. . . . . 429
14.6 Samordning av insatser . . . . . 433

15 *Ekonomiska konsekvenser* . . . . . 437

16 *Ikraftträdande* . . . . . 439

17 *Författningskommentarer* . . . . . 441
17.1 Förslaget till yrkestrafiklag . . . . . 441
17.2 Förslaget till yrkestrafikförordning . . . . . 464
17.3 Förslagen till biluthyrningslag och biluthyrnings-förordning . . . . . 470
17.4 Övriga förslag till författningsändringar . . . . . 471

*Bilagor*
1. Direktiven . . . . . 475
2. Andel tillståndshavare per tillståndsslag resp. totalt som häftar i skuld till det allmänna . . . . . 483
3. Genomsnittligt skuldbelopp per skuldsatt och tillståndsslag . . . . . 485

# Förkortningar

| | |
|---|---|
| ABL | Aktiebolagslagen (1975:1385) |
| bet. | betänkande |
| BFL | Bokföringslagen (1976:125) |
| BoU | Bostadsutskottet |
| BrB | Brottsbalken |
| BRK | Bilregisterkungörelsen (1972:599) |
| BUF | Förordningen (1988:1505) om biluthyrning |
| BUL | Lagen (1979:561) om biluthyrning |
| CEMT | Den europeiska transportministerkonferensen |
| dir. | Kommittédirektiv |
| Ds | Departementsserien |
| EES | Europeiska ekonomiska samarbetsområdet |
| EG | Europeiska gemenskaperna |
| EU | Europeiska unionen |
| FB | Föräldrabalken |
| FK | Fordonskungörelsen (1972:595) |
| GTS | Generaltullstyrelsen |
| JO | Justitieombudsmannen |
| LOU | Lagen om offentlig upphandling (1992:1528) |
| LU | Lagutskottet |
| KIV | Kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter |
| KKF | Körkortsförordningen (1977:722) |
| KKL | Körkortslagen (1977:477) |
| KL | Kommunallagen (1991:900) |

| | |
|---|---|
| KKVFS | Konkurrensverkets författningssamling |
| NO | Näringsfrihetsombudsmannen |
| NUTEK | Närings- och teknikutvecklingsverket |
| prop. | regeringens proposition |
| PRV | Patent- och registreringsverket |
| RB | Rättegångsbalken |
| RPS | Rikspolisstyrelsen |
| RRV | Riksrevisionsverket |
| rskr. | Riksdagens skrivelse |
| RSV | Riksskatteverket |
| RÅ | Regeringsrättens årsbok |
| SFS | Svensk författningssamling |
| SOU | Statens offentliga utredningar |
| SÖ | Sveriges överenskommelser med främmande makter |
| TBL | Trafikbrottslagen (1951:649) |
| TFF | Förordningen (1988:1504) om transportförmedling |
| TFL | Lagen (1979:560) om transportförmedling |
| TPR | Transportrådet |
| TPRFS | Transportrådets författningssamling |
| TSV | Trafiksäkerhetsverket |
| TSVFS | Trafiksäkerhetsverkets författningssamling |
| TU | Trafikutskottet |
| VTK | Vägtrafikkungörelsen (1972:603) |
| VV | Vägverket |
| VVFS | Vägverkets författningssamling |
| YTF | Yrkestrafikförordningen (1988:1503) |
| YTL | Yrkestrafiklagen (1988:263) |

# Sammanfattning

Vårt uppdrag består i att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken och utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på området.

Under utredningsarbetet har gjorts en fullständig genomgång av själva författningsmaterian. Parallellt härmed har förhållandena inom de olika branscherna undersökts och dessas problem analyserats. Alternativa förslag till lösningar har konkretiserats och beskrivits.

Genomgången av författningsområdet har innefattat en lagteknisk modernisering av själva författningarna. Denna mynnar ut i förslag till en ny yrkestrafiklag resp. förordning. Författningarna har delats in i kapitel och försetts med underrubriker för att bli lättillgängliga och överskådliga. Därtill föreslås en separat biluthyrningslag resp. förordning. Dessas uppbyggnad har i möjligaste mån anpassats till dispositionen av yrkestrafiklagen resp. yrkestrafikförordningen.

De sakliga ändringar som föreslås beträffande de olika sektorerna av yrkestrafikområdet innebär i huvudsak följande.

*Regler om trafiktillstånd*

De allmänna bestämmelserna om trafiktillstånd preciseras och förtydligas. En utgångspunkt är att tillstånden fortfarande skall gälla utan tidsbegränsning. Bestämmelserna om trafikansvariga, dvs. personer som har ett särskilt ansvar för trafikutövningen, reformeras. Hos i princip samtliga juridiska personer som kan tänkas driva yrkesmässig trafik — bl.a. offentliga organ — skall det finnas en eller flera trafikansvariga.

Kapitalkraven byggs ut väsentligt. För godstransporter med motordrivna fordon som har en tillåten totalvikt över sex ton och för persontransporter med motordrivna fordon som är inrättade för flera än nio personer inkl. föraren skall krävas att tillståndshavaren förfogar över ett kapital och reserver om minst 100 000 kr för vart och ett av de två första fordonen och därefter minst 50 000 kr för varje tillkommande fordon. För godstransporter med motordrivna fordon som har en tillåten totalvikt av högst sex ton och för persontransporter med motordrivna fordon som är inrättade för högst nio personer inkl.

föraren skall som ett minsta krav gälla, att tillståndshavaren förfogar över ett kapital och reserver om minst 75 000 kr för vart och ett av de två första fordonen och därefter minst 35 000 kr för varje tillkommande fordon.

Villkor för trafiktillstånd skall vid särskilda skäl få meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden. Regeln om spärrtid vid återkallelsebeslut upphävs. Ett beslut enligt yrkestrafiklagen skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas. Ett beslut om varning skall få överklagas enligt samma regler om fullföljd som gäller för övriga beslut enligt yrkestrafiklagen.

Länsstyrelsen i ''folkbokföringslänet'' resp. beträffande juridiska personer länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns skall pröva samtliga frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik. Vägverket skall dock liksom hittills pröva frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

*Undantagen från tillämpningsområdet för yrkesmässig trafik*

Definitionerna av vad som är yrkesmässig trafik och de begrepp som förekommer i anslutning härtill har analyserats och befunnits fungera i stort sett väl för svenska förhållanden.

Undantagen från vad som betraktas som yrkesmässig trafik utvidgas något i fråga om samåkning. Detta föreslås för att underlätta sådan samåkning som sker till arbetsplatser och skolor som ligger nära varandra. Vidare föreslås mindre justeringar beträffande övriga undantag.

Någon samordning med EG-reglernas uppbyggnad och indelning i fråga om definitioner och undantag föreslås inte ske nu.

*Konkurrensfrågor — offentliga subjekts rätt att bedriva yrkesmässig trafik*

Offentliga subjekt bör enligt vårt förslag ha rätt att utöva yrkesmässig trafik på samma villkor som privata rättssubjekt. Ett grundläggande krav härför bör dock vara att verksamheten även från konkurrenssynpunkt bedrivs enligt samma förutsättningar som gäller för enskilda. Även ett offentligt subjekt bör då omfattas av yrkestrafikförfattningarnas bestämmelser om prövning i olika avseenden. Offentliga subjekts verksamhet bör från kommunalrättslig resp. konkurrensrättslig synpunkt regleras i lagstiftningen på dessa områden. Det är viktigt att tillsynsmyndigheter och andra myndigheter, som i sin

verksamhet kommer i kontakt med yrkesmässig trafik, noga bevakar konkurrensförutsättningarna. Tillsynsmyndigheternas uppgift att verka för lika konkurrensvillkor inom yrkestrafiken bör komma till uttryck i lagstiftningen.

*Huvudmannatrafiken m.m.*

Vi föreslår att det alltid skall krävas tillstånd för att utöva länsgränsöverskridande linjetrafik. Bestämmelserna i lagen om rätt att driva viss linjetrafik av innebörd att trafikhuvudmannen inom länet får driva linjetrafik utan tillstånd flyttas över till den nya yrkestrafiklag som vi föreslår. Bestämmelserna om särskilt tillstånd, om inlösenskyldighet m.m. får inte någon motsvarighet i den nya lagstiftningen. Som en konsekvens av de nämnda ändringarna upphävs också lagen resp. förordningen om buss- och taxivärderingsnämnden.

Vi föreslår vidare att skadlighetsprövningen i samband med att linjetrafiktillstånd beviljas skall upphävas såvitt gäller skyddet för trafikhuvudmännens vägtrafik.

*Taxiförarlegitimationen*

För taxitrafikens del behandlar vi först de frågor som har att göra med förarens behörighet att föra ett fordon i taxitrafik. Därefter lämnar vi förslag beträffande taxitrafikens villkor i stort.

Enligt direktiven bör de dubbla behörighetskrav som för närvarande gäller för taxiförare kunna ersättas med endera ett krav på särskild förarlegitimation eller en särskild körkortsbehörighet. Den modell för samordning som vi har valt innebär följande.

Taxibehörigheten enligt körkortslagstiftningen slopas och byggs in i den särskilda förarlegitimationen. Reglerna om denna reformeras och byggs ut avsevärt. Taxiförarlegitimation och körkort skall utgöra separata handlingar. Legitimation skall kunna erhållas av den som har fyllt 21 år, har innehaft körkort med B-behörighet under en obruten period av minst två år (eller innehar körkort med behörigheten D) samt uppfyller nödvändiga medicinska krav och i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig som förare i taxitrafik. Taxiförarlegitimationen skall kunna omhändertas, om förutsättningar för omhändertagande av förarens körkort föreligger enligt körkortslagen eller om det annars på sannolika skäl kan antas att förarlegitimationen kommer att återkallas. Vidare föreslås att en bestämmelse om interimistisk återkallelse av förarlegitimation införs. Något förslag om

spärrtid vid beslut om återkallelse av taxiförarlegitimation läggs inte fram. Möjlighet att meddela varning föreslås efter samma modell som i dag gäller i fråga om trafiktillstånd. Frågor om körkort och om taxiförarlegitimation skall enligt huvudregeln handläggas vid samma länsstyrelse. När det gäller förarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige skall ansökningar i sådana fall prövas av en särskilt anvisad länsstyrelse.

### *Övriga taxifrågor*

När det därefter gäller andra frågor för taxitrafiken föreslår vi bl.a. följande. Bestämmelsen om prisinformation kompletteras med ett krav på att taxan skall vara så beskaffad att kunden skall kunna uppskatta priset för transporten på ett enkelt sätt. Reglerna om taxameter flyttas från fordonskungörelsen till yrkestrafikförordningen och byggs ut i förhållande till vad som gäller i dag. Bl.a. skall automatiskt inträda förbud att i taxitrafik bruka ett fordon som inte är försett med en godkänd och väl fungerande taxameter. Utrymmet för undantag från kravet på taxameter begränsas till fall då synnerliga skäl föreligger. Ett dispensbeslut skall gälla längst två år.

Länsstyrelserna bemyndigas att för taxitrafiken i länet meddela föreskrifter beträffande prisinformation, utmärkning av taxifordon och lokalkännedom för taxiförare. Härigenom kan lokalt/regionalt föreliggande behov av särskild reglering tillgodoses. Föreskrifter om prisinformation kan ges exempelvis för taxitrafik vid flygplatser och olika trafikterminaler. Utmärkning av fordon syftar till att möjliggöra en snabb identifikation av vilket företag ett fordon tillhör.

### *Internationell trafik*

Sveriges undertecknande av EES-avtalet och det efterföljande medlemskapet i den Europeiska unionen har för yrkestrafikens del föranlett en rad överväganden.

Enligt vårt förslag skall myndighetsorganisationen för den internationella trafiken renodlas. Länsstyrelsen i folkbokföringslänet eller, för juridisk person, i det län där företagets ledning finns, skall pröva frågor om internationell godstrafik inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES. Generaltullstyrelsen skall pröva frågor om all internationell godstrafik utanför EES samt frågor om cabotage avseende godstransporter inom unionen. Vägverket skall pröva frågor om persontransporter såväl inom som utanför EES inkl.

frågor om cabotage som rör persontransporter, dvs. samtliga frågor om internationella persontransporter med buss.

Nu gällande förordning (1995:525), som rör trafiken inom EES, omarbetas och kompletteras i en ny förordning med bestämmelser om ansvar för den som saknar de tillstånd eller dokument som krävs för trafiken m.m. Även en bestämmelse om hindrande av fortsatt färd föreslås för denna trafik.

Bestämmelserna i kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, som rör trafiken utanför EES, arbetas in i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen och anpassas till dessa författningar beträffande frågor om behöriga myndigheter, domstolsprövning, återkallelse, varning resp. straffsanktioner.

*Biluthyrning*

Regler om biluthyrning behålls i en separat lag resp. förordning. Någon skärpning när det gäller tillståndsgivningen eller grunderna för återkallelse föreslås inte. Inte heller föreslår vi att några särskilda ekonomiska krav för tillståndshavare, efter modell av solvenskraven beträffande yrkestrafiktillstånden, införs.

En större buss, avsedd för fler än 17 personer inkl. föraren, skall vid uthyrning få lämnas ut endast till den som har ett högst fem år gammalt yrkesförarkompetensbevis enligt förordningen (EEG) nr 3820/85. I fråga om den som under minst ett år har arbetat som bussförare under den senaste femårsperioden kan alternativt ett intyg om körvana godtas.

Förbud föreslås att hyra ut taxifordon till annan än den som har tillstånd att bedriva taxitrafik. Bestämmelserna om anmälningsskyldigheten när det gäller fordon som är avsedda att användas i uthyrningsrörelse utökas och förtydligas.

Vägverkets bemyndigande att meddela vissa föreskrifter beträffande biluthyrning sträcks ut till att gälla generellt för lagens och förordningens tillämpningsområde.

*Transportförmedling*

Lagen om transportförmedling föreslås upphävd. Samtidigt betonas att avarter inom verksamhetsområdet med kraft får bekämpas med hjälp av branschens egna insatser och med stöd av den lagstiftning som i övrigt finns.

*Tillsynsfrågor*

Tillsynen av den yrkesmässiga trafiken handhas på central nivå av Vägverket, medan länsstyrelserna är regionala tillsynsmyndigheter. Tillsynen på regional nivå skall handhas av länsstyrelsen i tillståndshavarens folkbokföringslän eller, om tillståndshavaren är en juridisk person, i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Tillsynen över innehavare av taxiförarlegitimation skall utövas i folkbokföringslänet. Tillsynsmyndigheterna skall verka för att yrkesmässig trafik bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan trafikutövarna.

Sambearbetningen mellan utsökningsregistret och yrkestrafikregistret utvidgas till att, utöver tillståndshavare och trafikansvariga, omfatta även andra prövade personer. Patent- och registreringsverkets aktiebolags- resp. handelsregister föreslås med vissa intervaller samköras med yrkestrafikregistret enligt samma rutiner som för samkörning mellan yrkestrafik- och utsökningsregistren. Åtkomst till polisregister skall förutom ansökningsärenden omfatta tillsyn och avse tillståndshavaren, trafikansvarig och de personer i övrigt som prövas. Även i fråga om taxiförarlegitimation skall sådan åtkomst finnas. Vägverket, som är prövningsmyndighet i vissa fall, skall få samma åtkomst till polisregister som länsstyrelserna har.

Allmän domstols och Rikspolisstyrelsens underrättelseskyldighet utvidgas vad beträffar såväl personkrets som brottstyper.

Bestämmelsen om skyldighet för vissa myndigheter att underrätta länsstyrelse och annan prövningsmyndighet om missförhållanden i olika avseenden hos en tillståndshavare förtydligas.

*Ansvarsfrågor*

Straffet för olaga yrkesmässig trafik föreslås höjt till fängelse i högst ett år. Det s.k. transportköparansvaret (beställaransvaret) skall omfatta all yrkesmässig trafik och fängelse i högst ett år förs in i straffskalan. Polisen får rätt att hindra fortsatt färd för fordon som framförs i strid mot bestämmelserna i yrkestrafiklagstiftningen.

Den som uppsåtligen för fordon utan att inneha föreskriven taxiförarlegitimation skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma skall gälla den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar förare som saknar förarlegitimation. Vidare skall en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för legitimationen kunna dömas till böter.

Samordnade insatser av polis, åklagare och andra myndigheter förordas för tillsynen och kontrollen av den yrkesmässiga trafiken.

Härför bör utarbetas särskilda handlingsprogram, som bör underlätta myndigheternas kamp mot främst den ekonomiska brottsligheten.

*Ekonomiska konsekvenser*

Förslagen bygger i stor utsträckning på rationaliseringar av de arbetsuppgifter som redan i dag existerar för myndigheterna. Vi menar därför att förslagen i stort sett leder till effektiviseringar och att de därför inte kommer att medföra ökade kostnader.

*Ikraftträdande m.m.*

Den nya lagstiftningen bör kunna träda i kraft senast den 1 januari 1998.

Höjningarna av de ekonomiska kraven på en innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik bör även omfatta rörelser som är i drift enligt befintliga tillstånd, eftersom företagen fortlöpande skall uppfylla gällande krav. Rörelserna måste då ges en skälig övergångstid att anpassa sig till de nya kraven.

En enligt äldre bestämmelser beslutad spärrtid skall inte utgöra hinder för att pröva en ansökan om trafiktillstånd enligt de nya bestämmelserna, som inte upptar spärrtid.

I fråga om skyldigheten att förse ett fordon som används i taxitrafik med en taxameter skall sådana undantag härifrån som har meddelats enligt äldre bestämmelser upphöra att gälla två år efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till yrkestrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Lagens tillämpningsområde

**1 §** Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

— bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och

— innebär att fordon och förare mot betalning ställs till förfogande åt allmänheten för transporter av personer eller gods.

Lagen innehåller också särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).

**2 §** Yrkesmässig trafik kan drivas som

| | |
|---|---|
| 1. Linjetrafik | Yrkesmässig trafik för persontransporter om den är tidtabellsbunden och ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten. |
| 2. Taxitrafik | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik. |
| 3. Beställningstrafik med buss | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik. |

| | |
|---|---|
| 4. Godstrafik | Sådan yrkesmässig trafik som avser transport av gods. |

**3 §** Med trafikhuvudman avses i denna lag en huvudman enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

## 2 kap. Trafiktillstånd

*Tillståndsplikt*

**1 §** Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

En trafikhuvudman får utan tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

*Prövningsmyndigheter*

**2 §** Frågor om trafiktillstånd prövas,

a) om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där han är folkbokförd,

b) om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, häri inräknat offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person där företagets ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafiktillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Vägverket prövar frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

*Trafikansvariga*

**3 §** Hos juridiska personer som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt (trafikansvariga).

En trafikansvarig skall också finnas för näringsverksamhet som med trafiktillstånd drivs i Sverige av utomlands bosatta näringsidkare.

**4 §** Trafikansvariga är

1. i aktiebolag eller ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan eller annars en styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag eller andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar eller stiftelser en styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,

4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,

5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,

6. i statliga eller kommunala organ eller hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1—5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett,

7. för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får prövningsmyndigheten medge

a) att någon annan än den som nu har angetts skall vara trafikansvarig

b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

*Gemensamma regler om tillståndsprövning*

**5 §** Trafiktillstånd får meddelas endast 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 §** I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare skall prövningen enligt 5 § avse den eller dem som är trafikansvariga.

Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren i sig samt följande personer:

1. Verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse,

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

**7 §** Om någon av dem som anges i 6 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan, skall den nyes lämplighet prövas.

**8 §** Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov.

Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om i första hand

a) rättsregler,

b) företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,

c) tekniska normer och driftsförhållanden,

d) trafiksäkerhet.

Kravet på yrkeskunnande skall även anses uppfyllt av den som kan förete ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med rådets direktiv därom.

**9 §** Innehavaren av trafiktillstånd skall ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget. Vid prövningen härav skall främst beaktas företagets likviditet och soliditet.

Föranleder särskilda skäl inte till annat skall tillståndshavaren anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver enligt följande.

a) Vid tillstånd till godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt överstigande sex ton och till persontransporter med fordon som är inrättade för flera än nio personer inklusive föraren:

| Antal motordrivna fordon som trafiken avser | Kapitalkrav, kr |
|---|---|
| 1 fordon | 100 000 |
| 2 fordon | 200 000 |
| Fler än 2 fordon | 200 000 och därutöver för varje tillkommande fordon 50 000 |

b) Vid tillstånd till godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt av högst sex ton och till persontransporter med fordon som är inrättade för högst nio personer inklusive föraren:

| Antal motordrivna fordon som trafiken avser | Kapitalkrav, kr |
|---|---|
| 1 fordon | 75 000 |
| 2 fordon | 150 000 |
| Fler än 2 fordon | 150 000 och därutöver för varje tillkommande fordon 35 000 |

**10 §** Den som söker tillstånd skall kunna styrka att han uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §. Den som innehar tillstånd skall kunna styrka att han fortlöpande uppfyller detta krav.

*Särskilda regler för linjetrafik*

**11 §** Tillstånd till linjetrafik får inte ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva järnvägstrafik. Tillstånd får dock alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning skulle uppnås därigenom.

*Villkor för tillstånd*

**12 §** Trafiktillstånd får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl.

Tillstånd till linjetrafik får även förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som avses i 11 §.

**13 §** I fall som avses i 12 § första stycket får villkor meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

I fall som avses i 12 § andra stycket får villkor meddelas endast i samband med att tillstånd ges eller omprövas enligt 15 §.

*Giltighet av tillstånd*

**14 §** Trafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet begränsas till viss tid eller till vissa transporter.

**15 §** När tio år har förflutit efter det att ett tillstånd till linjetrafik har meddelats och därefter vart tionde år kan tillståndets fortsatta giltighet prövas på nytt enligt 11 §. Prövningen skall göras endast om någon som bedriver järnvägstrafik och berörs av linjetrafiken begär det.

En sådan begäran får ges in till prövningsmyndigheten tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden. Om tillståndet är begränsat till viss tid, skall begäran ges in senast ett år före utgången av den tiden.

**16 §** Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne skall 5 § tillämpas.

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

*Särskilda regler för persontransporter*

**17 §** Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med fordon som tillståndet avser.

**18 §** Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att genom lämpliga åtgärder låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar.

Taxan skall vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (1991:601).

## 3 kap. Taxiförarlegitimation m.m.

*Krav på taxiförarlegitimation*

**1 §** En personbil eller en lätt lastbil får föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation.

*Prövningsmyndigheter*

**2 §** Frågor om taxiförarlegitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd.

Frågor om taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i ... län.

*Prövningen av taxiförarlegitimation*

**3 §** Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter, och
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B under minst två år gäller inte den som inom de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast i förening med ett giltigt körkort. Den får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

**4 §** Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov.

**5 §** Genom förhandsbesked kan prövas om det föreligger hinder mot att taxiförarlegitimation ges.

**6 §** I ett mål eller ärende om taxiförarlegitimation får den enskilde föreläggas att ge in läkarintyg.

**7 §** Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för sådan prövning av medicinska krav som avses i denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter.

**8 §** Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne är olämplig att inneha sådan legitimation, skall läkaren anmäla det till prövningsmyndigheten. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta innehavaren.

*Krav på förarbehörighet i vissa fall*

**9 §** Traktortåg eller tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har taxiförarlegitimation.

## 4 kap. Internationella vägtransporter m.m.

*Inledande bestämmelse*

**1 §** Med internationella vägtransporter avses yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

Om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns särskilda bestämmelser.

*Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i Sverige*

**2 §** Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med en buss eller lastbil som är registrerad i Sverige får drivas endast av den som har trafiktillstånd enligt denna lag.

**3 §** På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 2 § krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd).

*Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet*

**4 §** Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med en buss eller lastbil som är registrerad i utlandet får drivas endast av den som har tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter.

**5 §** På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 § utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet.

*Prövningsmyndigheter*

**6 §** Frågor om transporttillstånd enligt 3 § prövas såvitt avser persontransporter av Vägverket och såvitt avser godstransporter av Generaltullstyrelsen.

*Tillståndsprövning m.m.*

**7 §** Transporttillstånd får meddelas endast den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken.

**8 §** När ett transporttillstånd meddelas skall det förenas med de villkor som behövs.

**9 §** Ett transporttillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har meddelat det.

## 5 kap. Återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitimation m.m.

*Återkallelse av trafiktillstånd*

**1 §** Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att återkallelse bör ske, kan i stället varning meddelas.

**2 §** Ett tillstånd skall alltid återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare, en trafikansvarig eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 §

1. har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,

2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av

a) denna lag, yrkestrafikförordningen (0000:000) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa författningar,

b) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förares kör- och vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller andra bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken eller trafiksäkerheten,

c) bestämmelser i författningar om löne- och anställningsförhållanden i branschen,

3. på väsentligt sätt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller

4. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd skall också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § framgår att någon av dem som prövningen avser är olämplig.

**3 §** Ett ärende som avses i 2 § får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nye godkänns skall tillståndet återkallas.

**4 §** Ett tillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

*Återkallelse av taxiförarlegitimation m.m.*

**5 §** En taxiförarlegitimation skall återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,

2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,

3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, eller

4. begär att legitimationen skall återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att återkallelse bör ske, kan i stället varning meddelas.

**6 §** En taxiförarlegitimation skall återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att slutligt återkallas enligt 5 §.

**7 §** En taxiförarlegitimation skall tas om hand av en polismyndighet eller en åklagare

1. om förutsättningar föreligger enligt x § körkortslagen (0000:000) att ta hand om innehavarens körkort,
2. om det annars på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 5 §,
3. om körkortet eller legitimationen har återkallats.

En taxiförarlegitimation som annars skulle gälla är ogiltig medan den är omhändertagen.

**8 §** Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits på annan grund än att förutsättningar att omhänderta innehavarens körkort föreligger, skall prövningsmyndigheten utan dröjsmål avgöra om legitimationen skall återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

**9 §** När en taxiförarlegitimation återkallas eller tas om hand eller blir ogiltig av något annat skäl skall innehavaren efter anmaning överlämna den till Vägverket eller en polismyndighet.

**10 §** Om en taxiförarlegitimation har blivit ogiltig endast på grund av att föreskriven körkortsbehörighet saknas, skall legitimationen lämnas ut i samband med att körkortet lämnas ut.

*Återkallelse av transporttillstånd*

**11 §** När ett trafiktillstånd återkallas skall även berörda tillstånd enligt 4 kap. 3 § återkallas av prövningsmyndighet som avses i 4 kap. 6 §.

I övrigt skall reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1—4 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

*Gemensamma bestämmelser*

**12 §** Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

**13 §** Med en svensk dom jämställs en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

**14 §** Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

*Tillsyn m.m.*

**15 §** Prövningsmyndigheterna utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. De skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att yrkesmässig trafik bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan olika trafikutövare.

Prövningsmyndigheterna utövar också tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

**16 §** Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

## 6 kap. Straffbestämmelser m.m.

*Olaga yrkesmässig trafik m.m.*

**1 §** Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

*Beställaransvar*

**2 §** Har yrkesmässig trafik drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

*Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation*

**3 §** Den som i strid mot 3 kap. 1 § uppsåtligen för fordon utan att inneha taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 3 kap. 1 § anlitar förare som saknar taxiförarlegitimation.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för taxiförarlegitimationen döms till böter.

*Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall*

**4 §** Den som uppsåtligen bryter mot 3 kap. 9 § döms till böter.

**5 §** Den som i fall som avses i 3 kap. 9 § uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

*Hindrande av fortsatt färd*

**6 §** Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd därav får en polisman eller en tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Därvid får medges att fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får medges att det omedelbart förs ut ur landet.

*Omhändertagande av registreringsskylt för taxi*

**7 §** En registreringsskylt som avses i 18 § tredje stycket bilregisterkungörelsen (1972:599) får tas om hand av en polisman eller en tulltjänsteman

a) om fordonet används i taxitrafik utan tillstånd härtill eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,

b) om fordonet är belagt med körförbud enligt fordonskungörelsen (1972:595),

c) om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt bilregisterkungörelsen eller fordonsskattelagen (1988:327),

d) om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.

## 7 kap. Överklagande m.m.

*Trafiktillstånd*

**1 §** Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 15 § får överklagas hos Vägverket.

Länsstyrelsens beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

**2 §** Länsstyrelsens beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

**3 §** Vägverkets beslut i frågor om linjetrafik får överklagas hos regeringen. Verkets beslut om återkallelse eller varning i ett ärende om linjetrafik överklagas dock hos allmän förvaltningsdomstol.

*Taxiförarlegitimation*

**4 §** Länsstyrelsens beslut i frågor om taxiförarlegitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Transporttillstånd*

**5 §** Vägverkets och Generaltullstyrelsens beslut i frågor om transporttillstånd får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

*Gemensamma bestämmelser*

**6 §** Beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 4 § eller om omhändertagande enligt 5 kap. 7 § får inte överklagas.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

**7 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**8 §** Om en förvaltningsmyndighet överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Förvaltningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

*Verkställighet*

**9 §** Ett beslut enligt denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

## 8 kap. Bemyndiganden

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Undantag får förenas med villkor.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

a. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

b. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

c. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation samt avgifter för den kontroll som behövs,

d. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter.

**3 §** Om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som riket har befunnit sig i, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

---

Denna lag träder i kraft den ... då lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och yrkestrafiklagen (1988:263) skall upphöra att gälla.

Trafiktillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser skall gälla som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen.

Om det i ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid, skall föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett tillstånd skall fortfarande gälla.

Ett särskilt medgivande till trafik som har lämnats enligt lagen om rätt att driva viss linjetrafik gäller också fortsättningsvis, inbegripet de villkor och begränsningar som kan ha föreskrivits för det.

I fråga om den som har erhållit trafiktillstånd enligt äldre bestämmelser tillämpas kapitalkraven i 5 b § yrkestrafikförordningen (1988:1503) intill utgången av ...

Ett beslut om spärrtid enligt äldre bestämmelser skall inte utgöra hinder mot att en ansökan om trafiktillstånd prövas enligt de nya bestämmelserna.

Om ett ärende före ikraftträdandet inte har avslutats hos en myndighet, som enligt äldre bestämmelser är behörig att pröva det, skall det prövas av den myndigheten även om denna inte är behörig enligt den nya lagen.

Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

## 2 Förslag till yrkestrafikförordning (0000:000)

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Förordningens tillämpningsområde

**1 §** Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen av yrkestrafiklagen (0000:000).

Bestämmelser om registrering av tillståndsinnehav enligt yrkestrafiklagen m.m. finns i förordningen (0000:000) om yrkestrafikregister.

**2 §** Som yrkesmässig trafik anses inte

1. a) transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten utförs med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton och sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildning,

b) transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av en sådan transportsträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till någon av eleverna,

c) transport av röstande till eller från val- eller omröstningslokaler på en valdag eller på en dag för folkomröstning,

2. transport med utryckningsfordon,

3. transport av döda,

4. transport av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,

5. transport som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,

6. transport som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för sådana ändamål,

7. a) transport av mjölk, mjölkprodukter och ägg,

b) transport av slaktdjur till slakterier,

c) transport av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport från dessa industrier av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av de nämnda produkterna,

d) transport med traktortåg i jordbruket och skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

**3 §** Den som har tillstånd till cabotagetrafik i Sverige enligt överenskommelse med en annan stat får bedriva denna trafik utan tillstånd enligt yrkestrafiklagen (0000:000).

Tillståndet till cabotagetrafik skall medföras i fordonet och på anmodan visas upp för bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman.

Tillsyn över att sådan trafik som avses i första stycket bedrivs enligt gällande bestämmelser utövas av Vägverket såvitt gäller persontransporter och av Generaltullstyrelsen såvitt gäller godstransporter.

## 2 kap. Trafiktillstånd

*Ansökan*

**1 §** En ansökan om trafiktillstånd skall vara skriftlig.

Sökanden bör ge in sådana handlingar som visar att han är lämplig att driva verksamheten.

I fråga om utländska medborgare som inte har hemvist i Sverige skall även utredning om god vandel ges in. I sådana fall skall som tillräcklig utredning godtas utdrag ur en behörig myndighets register eller ett intyg som är utfärdat av en behörig myndighet eller ett organ i det land där utlänningen är medborgare eller har sitt hemvist.

**2 §** En ansökan om tillstånd till linjetrafik skall innehålla uppgifter om linjesträckningen och övriga uppgifter som har betydelse för skadlighetsprövningen enligt 2 kap. 11 § yrkestrafiklagen (0000:000).

*Handläggning och tillståndsprövning*

**3 §** Den som driver järnvägstrafik skall ges tillfälle att yttra sig över en ansökan om linjetrafiktillstånd om järnvägstrafiken berörs av den sökta linjetrafiken.

**4 §** Prövningsmyndigheten får begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om trafiktillstånd.

**5 §** Den som kan styrka att han har genomgått viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i ett visst eller vissa ämnen som ingår i prov som avses i 2 kap. 8 § yrkestrafiklagen (0000:000), får av prövningsmyndigheten medges undantag från skyldighet att avlägga prov i ett sådant ämne.

Prövningsmyndigheten får vidare medge undantag från föreskrivet prov för den som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet som trafikansvarig eller på företagsledningsnivå i ett transportföretag. Detta gäller dock endast under förutsättning att personen i fråga bedöms ha fått tillräcklig erfarenhet av sådan yrkesmässig trafik som ansökan avser.

Vägverket skall som bevis på att kravet på yrkeskunnande är uppfyllt utfärda ett intyg om yrkesmässig kompetens för trafik av visst slag inom och utom Sverige.

**6 §** Vid prövningen enligt 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen (0000:000) av sökandens ekonomiska förhållanden skall beaktas

— tillgängliga medel inräknat bankmedel, möjligheter till överdrag och lån,

— alla tillgångar inräknat egendom som sökanden kan utnyttja som säkerhet,

— kostnader inräknat inköpskostnader eller första betalningar för fordon, lokaler, anläggningar och utrustning, samt

— behovet av rörelsekapital.

**7 §** Den ekonomiska prövningen får göras på grundval av redovisningshandlingar, självdeklaration med bilagor eller andra handlingar som kan belysa sökandens ekonomiska situation, såsom en finansieringsplan eller en budget.

Som bevis på att sökanden uppfyller kraven på ekonomiska resurser får prövningsmyndigheten även godta ett intyg av en godkänd eller auktoriserad revisor eller en bekräftelse eller en försäkran av en bank eller något motsvarande kvalificerat institut. En sådan bekräftelse eller försäkran får lämnas i form av en utfästelse om kredit, en bankgaranti eller i någon annan liknande form.

*Innehåll*

**8 §** Ett trafiktillstånd skall innehålla uppgifter om följande:

1. Tillståndshavaren.
2. Den trafik som tillståndet avser.
3. Villkor som gäller för trafiken.
4. Om tillståndshavaren är en juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare, uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt har prövats enligt yrkestrafiklagen (0000:000).

Tillståndet skall vidare innehålla upplysningar om innehållet i 9 § samt 5 kap. 1 och 5 §§ och en påminnelse om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

*Utbyte av trafikansvariga m.fl.*

**9 §** Tillståndshavaren är skyldig att till prövningsmyndigheten anmäla om utbyte sker av den eller dem som är trafikansvariga eller av någon annan som lämplighetsprövningen skall avse. Detsamma gäller om någon sådan tillkommer.

**10 §** Vad som föreskrivits om ansökan om tillstånd och prövning av en sådan ansökan gäller i tillämpliga delar anmälan enligt 9 § och prövningen med anledning av en sådan anmälan.

*Omprövning av linjetrafiktillstånd*

**11 §** En framställning om omprövning av ett linjetrafiktillstånd skall vara skriftlig. I framställningen skall anges skälen för denna.

**12 §** Vad som föreskrivs om handläggningen av ärenden om trafiktillstånd skall i tillämpliga delar gälla ärenden om omprövning av tillstånd till linjetrafik.

## 3 kap. Taxiförarlegitimation

**1 §** Bestämmelserna i 2 kap. 4 § tillämpas på motsvarande sätt i fråga om en ansökan om taxiförarlegitimation.

**2 §** Om sökanden inte följer ett föreläggande att inom en viss tid ge in ett läkarintyg, skall ansökningen avvisas. Föreläggandet skall innehålla en upplysning om detta.

**3 §** Taxiförarlegitimation utfärdas av Vägverket sedan sökanden har undertecknat ett underlag som innehåller ett välliknande fotografi av honom eller henne.

**4 §** Taxiförarlegitimationen skall medföras vid färd i taxitrafik och skall därvid hållas väl synlig för passagerarna. Den skall på tillsägelse visas upp för bilinspektör eller polisman.

**5 §** I fråga om förnyelse av taxiförarlegitimation gäller x—x §§ körkortslagen (0000:000) i tillämpliga delar.

I fråga om förlustanmälan gäller x—x §§ körkortsförordningen (0000:000) i tillämpliga delar.

**6 §** Ett föreläggande för en innehavare av taxiförarlegitimation om att inom en viss tid ge in ett läkarintyg skall innehålla en upplysning om att återkallelse kan ske enligt 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (0000:000), om föreläggandet inte följs.

**7 §** Ett beslut om att ta hand om en taxiförarlegitimation skall meddelas skyndsamt och delges innehavaren.

Beslutet skall, tillsammans med uppgift om delgivning, föreliggande utredning och redogörelse för de skäl som har föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar sändas till den länsstyrelse som har att pröva frågan om återkallelse. Om beslutet delges eller om taxiförarlegitimationen överlämnas senare, skall detta snarast meddelas länsstyrelsen. En omhändertagen legitimation sänds till Vägverket.

**8 §** En anmaning i samband med ett beslut om återkallelse att överlämna en taxiförarlegitimation till Vägverket får delges innehavaren genom stämningsmannadelgivning. I sådant fall skall handlingen lämnas till den som utför delgivningen.

**9 §** Följande uppgifter om taxiförarlegitimation skall föras in i körkortsregistret, om vilket det finns närmare bestämmelser i körkortsförordningen (0000:000).

| Uppgift | Myndighet som skall föra in uppgiften |
|---|---|
| Beslut om taxiförarlegitimation | Prövningsmyndigheten |
| Utfärdande av taxiförarlegitimation och i anslutning därtill uppgifter i övrigt om legitimationen | Vägverket |
| Återkallelse eller varning | Prövningsmyndigheten eller, om beslutet har meddelats av en domstol, den myndighet vars beslut har överklagats |
| Omhändertagande | Prövningsmyndigheten |

## 4 kap. Internationella vägtransporter m.m.

1 § Bestämmelserna i 2 kap. 4 § tillämpas på motsvarande sätt i fråga om transporttillstånd.

2 § Bevis om tillstånd som avses i 4 kap. 3 eller 5 § yrkestrafiklagen (0000:000) skall under färd medföras i fordonet och på tillsägelse visas upp för bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman.

## 5 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen av yrkesmässig trafik

1 § Innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik enligt ett trafiktillstånd, skall tillståndshavaren till prövningsmyndigheten lämna en skriftlig anmälan om fordonet. Anmälan behöver dock inte göras i fråga om släpfordon. Om det finns särskilda skäl, får prövningsmyndigheten för viss trafik medge att fordon får användas enligt tillståndet utan att vara anmälda. Prövningsmyndigheten får också medge att ett visst fordon får användas innan en fullständig anmälan har lämnats.

2 § En fullständig anmälan enligt 1 § skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer. Till anmälningshandlingarna skall i förekommande fall fogas,

1. för ett fordon som innehas med nyttjanderätt, en kopia av kontraktet,
2. för ett fordon som är registrerat i en främmande stat, ett registreringsbevis enligt 5 § förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige,
3. när antalet fordon som skall användas enligt trafiktillståndet utökas, kompletterande utredning om att de ekonomiska förutsättningarna enligt 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen (0000:000) är uppfyllda.

3 § Prövningsmyndigheten skall i bilregistret kontrollera att ett fordon som har anmälts enligt 1 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i bilregisterkungörelsen (1972:599), fordonskungörelsen (1972:595) och förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige för den fordonstyp och det trafikslag som trafiktillståndet avser samt att tillståndshavaren äger eller har nyttjanderätt till fordonet.

**4 §** Vid en utökning av det antal motordrivna fordon som tillståndshavaren skall använda skall prövas att de ekonomiska förutsättningarna är uppfyllda. Även i övrigt skall lämpligheten enligt yrkestrafiklagen (0000:000) prövas. Yrkeskunnandet skall därvid inte omprövas. Någon ny lämplighetsprövning behöver inte heller göras vid utökning av rörelsen, om en sådan prövning nyligen har genomförts eller om en lämplighetsprövning av andra skäl framstår som obehövlig.

**5 §** Om ett fordon för vilket anmälan har gjorts enligt 1 § skall ändras så att det inte längre uppfyller villkoren enligt 3 § eller om fordonet inte längre skall användas enligt trafiktillståndet, är tillståndshavaren skyldig att anmäla detta till prövningsmyndigheten innan fordonet ändras eller tas i bruk för annan trafik.

## 6 kap. Utmärkning av fordon

**1 §** Fordon som används i yrkesmässig godstrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss skall ha ett giltigt yrkestrafikmärke, som utvisar att tillstånd enligt yrkestrafiklagen (0000:000) har meddelats för trafiken.

Yrkestrafikmärket skall vara fastsatt i det nedre vänstra hörnet av fordonets vindruta. Om en sådan placering av märket skulle skymma sikten får det sättas fast på en annan del av vindrutan. Märket skall lätt kunna avläsas utifrån.

**2 §** Yrkestrafikmärke utfärdas för fordon som enligt 5 kap. 1 § har anmälts för att användas i yrkesmässig trafik.

Yrkestrafikmärke får inte utfärdas

1. om fordonet enligt uppgift i bilregistret är belagt med körförbud enligt fordonskungörelsen (1972:595),
2. om det för fordonet enligt uppgift i bilregistret gäller brukandeförbud enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) eller fordonsskattelagen (1988:327),
3. om fordonet enligt uppgift i bilregistret saknar föreskriven trafikförsäkring, eller
4. om fordonet inte har godkänts vid lämplighetsbesiktning enligt 69 § fordonskungörelsen.

Om något yrkestrafikmärke enligt vad nu har sagts inte har kunnat utfärdas, skall Vägverket meddela detta till prövningsmyndigheten.

**3 §** Ett yrkestrafikmärke har rektangulär form med måtten 8 x 12 centimeter och har olika färg för skilda kalenderår. Vägverket bestämmer vilka uppgifter som skall finnas på märket.

Yrkestrafikmärket är giltigt från utfärdandet till och med utgången av det kalenderår som anges på märket.

**4 §** Yrkestrafikmärke tillhandahålls av Vägverket och förnyas före utgången av varje kalenderår.

Yrkestrafikmärke tillhandahålls när anmälan enligt 5 kap. 1 § eller ansökan enligt 5 § nedan har gjorts.

**5 §** Om ett yrkestrafikmärke har förstörts eller förkommit, skall tillståndshavaren utan dröjsmål hos prövningsmyndigheten skriftligen ansöka om ett nytt märke.

Frågor om utfärdande av ett nytt märke handläggs av prövningsmyndigheten.

**6 §** Tillståndshavaren skall omedelbart förstöra yrkestrafikmärket

1. när trafiktillståndet upphör att gälla,
2. när ett nytt märke har erhållits på grund av att en uppgift som skall finnas på detta har ändrats,
3. när ett fordon som är anmält att användas i yrkesmässig trafik övergår till ny en ägare eller
4. när ett förlorat märke kommer till rätta och tillståndshavaren enligt 5 § har ansökt om ett nytt märke.

**7 §** Frågor om undantag från bestämmelserna i detta kapitel handläggs av prövningsmyndigheten. Undantag får medges om det finns särskilda skäl och får förenas med villkor.

## 7 kap. Särskilda bestämmelser om taxitrafik

*Taxameterutrustning*

**1 §** Ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande i enlighet med föreskrifter som avses i 11 kap. 1 §. Taxametern och dess fastsättning skall vara kontrollerade och plomberade på sätt som anges i föreskrifterna.

Prövningsmyndigheten får, om det finns särskilda skäl, besluta att en buss med en totalvikt av högst 3,5 ton som används i beställningstrafik skall vara utrustad med en taxameter enligt första stycket.

**2 §** Prövningsmyndigheten får, om det finns synnerliga skäl, medge att ett fordon används i taxitrafik även om det inte är försett med en taxameter. Ett sådant undantag får ges för högst två år och får förenas med villkor.

*Omhändertagande av registreringsskylt för taxi*

**3 §** Vid färd med ett fordon vars registreringsskyltar har tagits om hand skall det i fordonet finnas ett bevis om en polismans eller tulltjänstemans medgivande enligt 6 kap. 7 § andra stycket yrkestrafiklagen (0000:000).

**4 §** Registreringsskyltar som har tagits om hand skall förvaras hos polismyndigheten respektive tullmyndigheten under en vecka efter omhändertagandet. Skyltarna får under denna tid återlämnas till fordonets ägare, om det visas att det inte längre föreligger ett sådant förhållande som avses i 6 kap. 7 § första stycket yrkestrafiklagen (0000:000). Om skyltarna inte återlämnas skall myndigheten förstöra dem.

**8 kap. Underrättelseskyldighet**

**1 §** En kopia av ett beslut om trafiktillstånd och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd skall sändas till dem som anges nedan.

| Tillståndet gäller | Kopian sänds till |
|---|---|
| Godstrafik och taxitrafik | Polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, den ort där företagets eller verksamhetens ledning finns samt i annat fall den polismyndighet som prövningsmyndigheten anser bör underrättas |
| Beställningstrafik med buss | Myndighet som anges ovan samt Vägverket i den mån verket berörs |
| Linjetrafik | Den polismyndighet som prövningsmyndigheten anser bör underrättas samt Vägverket i den mån verket berörs |
| | Länsstyrelserna i de län som berörs av trafiken |
| | De som prövningsmyndigheten enligt 2 kap. 3 § har begärt yttrande från |
| Samtliga trafikslag | Den skattemyndighet som prövningsmyndigheten anser bör underrättas |

**2 §** Om Vägverket, en länsstyrelse, polis- eller åklagarmyndighet, tullmyndighet, skattemyndighet, kronofogdemyndighet eller någon annan myndighet anser att det finns anledning att tilldela en tillståndshavare en varning eller att återkalla hans tillstånd, skall detta anmälas till prövningsmyndigheten. I fråga om trafik som avses i 1 kap. 3 § första stycket skall anmälan ske till Vägverket och Generaltullstyrelsen.

Vad som sägs i första stycket första meningen tillämpas på motsvarande sätt i fråga om innehavare av taxiförarlegitimation.

Om det finns anledning att anta att överträdelse har skett i trafikutövningen skall länsstyrelserna, Vägverket och Generaltullstyrelsen anmäla detta till vederbörande polis- eller åklagarmyndighet.

**3 §** Skattemyndigheter och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter skall på begäran av en prövningsmyndighet lämna uppgifter som denna behöver för sin prövning eller tillsyn.

**4 §** När en domstol har dömt någon som har trafiktillstånd eller transporttillstånd eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 eller 7 § yrkestrafiklagen (0000:000) för brott mot lagen, denna förordning, 9—11 kap. brottsbalken eller skattebrottslagen (1971:69) eller när en högre rätt har avgjort ett mål i vilket en sådan fråga har prövats, skall en kopia av domen eller beslutet genast sändas till prövningsmyndigheten.

Vad som sägs i första stycket tillämpas på motsvarande sätt i fråga om innehavare av taxiförarlegitimation.

I fråga om trafik som avses i 1 kap. 3 § första stycket skall i de fall som anges i första stycket en kopia sändas till Vägverket och Generaltullstyrelsen.

## 9 kap. Straffbestämmelser m.m.

**1 §** Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 1 kap. 3 § andra stycket, 2 kap. 9 §, 3 kap. 4 §, 4 kap. 2 §, 5 kap. 1 eller 5 §, 6 kap. 1 § andra stycket eller 6 § eller 7 kap. 3 §.

**2 §** En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder ett fordon i strid mot 6 kap. 1 § första stycket döms till penningböter.

Till ansvar skall inte dömas

1. om ett yrkestrafikmärke har utfärdats men förstörts eller förkommit och ett nytt märke efter ansökan enligt 6 kap. 5 § första stycket ännu inte har hunnit komma tillståndshavaren till handa, eller
2. om tillståndshavaren har anmält fordon enligt 5 kap. 1 § men yrkestrafikmärket ännu inte har hunnit komma honom till handa.

**3 §** En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordon i strid mot vad som föreskrivs i denna förordning om taxameterutrustning eller om användning och kontroll av sådan utrustning eller i strid mot föreskrifter som har meddelats i dessa hänseenden med stöd av 11 kap. 1 § punkt 1 döms till penningböter.

**4 §** En tillståndshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 11 kap. 1 § punkt 2 eller 11 kap. 2 § döms till penningböter.

## 10 kap. Överklagande

**1 §** Prövningsmyndighetens beslut enligt 2 kap. 5 § eller 5 kap. 1 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningsmyndighetens beslut enligt 6 eller 7 kap. får överklagas hos Vägverket. Beslut av Vägverket i en sådan fråga får inte överklagas.

**2 §** En länsstyrelses beslut enligt 11 kap. 2 § och Vägverkets beslut enligt 11 kap. 5 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

**3 §** I fall som avses i 1 § första stycket och i 2 § tillämpas bestämmelserna i 7 kap. 7 och 8 §§ yrkestrafiklagen (0000:000) på motsvarande sätt.

## 11 kap. Övriga bestämmelser

*Bemyndiganden*

**1 §** Vägverket, som är central tillsynsmyndighet på yrkestrafikområdet, får meddela föreskrifter om

1. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan,
2. prisinformation i taxitrafik,
3. medicinska krav för innehav av taxiförarlegitimation.

Verket får också, om inte annat framgår av 3 eller 4 §, meddela föreskrifter för verkställigheten av yrkestrafiklagen (0000:000) och denna förordning, däri inbegripet föreskrifter som föranleds av krav på lokalkännedom enligt 2 §.

Vägverket skall samråda i fråga om prisinformation med Konsumentverket och i fråga om medicinska krav med Socialstyrelsen.

**2 §** En länsstyrelse får efter samråd med Vägverket i fråga om taxitrafiken i länet eller del därav meddela ytterligare föreskrifter om prisinformation samt föreskrifter om utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha.

**3 §** Föreskrifter för verkställigheten i frågor om transporttillstånd som avser godstransporter meddelas av Generaltullstyrelsen.

Föreskrifter för verkställigheten i frågor som avses i 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (0000:000) meddelas av Rikspolisstyrelsen såvitt de gäller polisman och av Generaltullstyrelsen såvitt de gäller tulltjänsteman. Innan föreskrifter meddelas skall dessa myndigheter, om det behövs, samråda med varandra.

**4 §** Rikspolisstyrelsen får efter samråd med Vägverket meddela föreskrifter om rätt för prövningsmyndigheten att inhämta uppgifter ur Rikspolisstyrelsens polisregister och om personutredning som behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (0000:000) och denna förordning.

Styrelsen får också efter samråd med Vägverket meddela föreskrifter om omhändertagande av taxiförarlegitimation och registreringsskylt för taxi.

**5 §** Vägverket får, om det föreligger särskilda skäl, i visst fall medge undantag från föreskrifterna i

1. 2 kap. 18 § yrkestrafiklagen (0000:000) om prisinformation och om taxans uppbyggnad,
2. 3 kap. 3 § 1—3 yrkestrafiklagen om krav för innehav av taxiförarlegitimation,
3. 7 kap. 1 § denna förordning såvitt avser kravet att taxametern skall vara av godkänd typ.

Undantag får förenas med villkor.

**6 §** Om ett särskilt intyg i fråga om lämpligheten att yrkesmässigt bedriva person- eller godstransporter på väg begärs för att en svensk näringsidkare skall få etablera sig i ett annat land, skall ett sådant intyg efter prövning utfärdas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns.

*Avgifter*

7 § I förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket finns föreskrifter om avgifter för verkets prövning i vissa fall.

Vägverket bestämmer avgift för yrkestrafikmärken och den ordning i vilken sådan avgift skall betalas.

Avgift skall betalas för Generaltullstyrelsens och länsstyrelsers prövning av en ansökan i de fall som framgår nedan. För ansökningsavgiftens storlek m. m. gäller bestämmelserna i 9—14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), varvid följande avgiftsklasser tillämpas:

| *Ärendeslag* | *Avgiftsklasser* |
|---|---|
| Trafiktillstånd | 3 |
| Ärende enligt 2 kap. 4 § andra stycket a) yrkestrafiklagen (0000:000) om godkännande av en viss person som trafikansvarig | 2 |
| Undantag från skyldighet att ha taxameter | 3 |
| Annat undantag enligt denna förordning | 2 |
| Taxiförarlegitimation (inkl. kostnad för handlingen) | 2 |
| Förhandsbesked i fråga om taxiförarlegitimation | 1 |
| Transporttillstånd | |
| — tur- och returresa eller en enkel resa | 1 |
| — minst tio månader | 4 |
| — annat fall | 2 |
| Intyg om lämplighet | 1 |

---

Denna förordning träder i kraft den ... då kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, förordningen (1975:885) om utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik och yrkestrafikförordningen (1988:1503) skall upphöra att gälla.

Om ett ärende före ikraftträdandet inte har avslutats hos en myndighet, som enligt äldre bestämmelser är behörig att pröva det, skall det prövas av den myndigheten även om denna inte är behörig enligt de nya bestämmelserna.

Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts med en bestämmelse i denna förordning, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

## 3 Förslag till biluthyrningslag (0000:000)

Härigenom föreskrivs följande.

*Lagens tillämpningsområde*

**1 §** Denna lag gäller yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för en tid som understiger ett år.

**2 §** Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).

*Tillståndsplikt*

**3 §** Tillstånd krävs för att driva en uthyrningsrörelse.

*Prövningsmyndigheter*

**4 §** Frågor om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas,

a) om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där han är folkbokförd,

b) om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, av länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person där företagets ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om tillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

*Närmare om tillstånd*

**5 §** Ett tillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, får det begränsas till viss tid.

Ett tillstånd får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att ett tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

**6 §** Tillstånd till uthyrningsrörelse får 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.

**7 §** Hos juridiska personer som har tillstånd till uthyrningsrörelse skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande regler och god branschsed samt med tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav. En eller flera ansvariga skall också finnas för uthyrningsrörelser som med tillstånd bedrivs i Sverige av utomlands bosatta näringsidkare.

Ansvarig är den eller de som tillståndshavaren utser därtill.

**8 §** I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare skall prövningen enligt 6 § avse den eller dem som är ansvariga för uthyrningsrörelsen.

Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren i sig samt följande personer:

1. Verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,
2. styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse,
3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

**9 §** Om någon av dem som anges i 8 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan, skall den nyes lämplighet prövas.

**10 §** Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne skall 6 § tillämpas.

Om en föreståndare inte har anmälts till prövningsmyndigheten inom en månad från dödsfallet eller konkursbeslutet, upphör tillståndet. Detsamma gäller om föreståndaren inte godkänns och en

annan föreståndare inte anmäls inom den tid som prövningsmyndigheten bestämmer. Om inte heller den andre föreståndaren godkänns, upphör tillståndet att gälla tre veckor efter det att beslutet härom har vunnit laga kraft.

*Återkallelse av tillstånd*

**11 §** Om det i uthyrningsrörelsen eller i någon annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att återkallelse bör ske, kan i stället varning meddelas.

**12 §** Ett tillstånd till uthyrningsrörelse skall återkallas, om det vid prövning enligt 9 § framgår att någon av dem som prövningen avser är olämplig.

**13 §** Ett ärende som avses i 11 eller 12 § får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut den vars lämplighet prövas. Om inte heller den nye godkänns skall tillståndet återkallas.

**14 §** Ett tillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

*Närmare om uthyrningsfordon*

**15 §** I en uthyrningsrörelse får ett fordon inte lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet.

Dessutom skall iakttas att en buss som är inrätttad för fler än 17 personer inklusive föraren får lämnas ut endast till den som innehar

1. ett sådant bevis på yrkeskompetens, som avses i artikel 5.2 andra stycket c i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och som inte är äldre än fem år, eller
2. ett intyg om minst ett års tjänstgöring som förare av buss i yrkesmässig trafik under de senaste fem åren (körvaneintyg).

**16 §** Ett fordon som enligt fordonskungörelsen (1972:595) är registreringsbesiktigat för taxitrafik får inte hyras ut till någon annan än den som har tillstånd till sådan trafik.

*Tillsyn*

**17 §** Prövningsmyndigheten utövar tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

*Straffbestämmelser*

**18 §** Den som uppsåtligen driver uthyrningsrörelse enligt denna lag utan tillstånd döms till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

**19 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 15 eller 16 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

*Överklagande*

**20 §** En prövningsmyndighets beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**21 §** Om prövningsmyndigheten överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Prövningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

*Verkställighet*

**22 §** Ett beslut enligt denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

*Bemyndiganden*

**23 §** Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Undantag får förenas med villkor. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav.

Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

---

Denna lag träder i kraft den ... då lagen (1979:561) om biluthyrning skall upphöra att gälla.

Tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser skall gälla som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen.

Om det i ett tillstånd som har meddelats enligt äldre bestämmelser har föreskrivits att tillståndet gäller endast under viss tid, skall föreskriften fortfarande gälla. Även övriga villkor och begränsningar som har föreskrivits i ett tillstånd skall fortfarande gälla.

Om det i en lag eller annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts med en bestämmelse i denna lag, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

## 4 Förslag till biluthyrningsförordning (0000:000)

Härigenom föreskrivs följande.

*Förordningens tillämpningsområde*

**1 §** Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen av biluthyrningslagen (0000:000).

*Ansökan*

**2 §** En ansökan om tillstånd till uthyrningsrörelse skall vara skriftlig.

Sökanden bör ge in sådana handlingar som kan visa att han är lämplig att driva verksamheten.

*Handläggning m.m.*

**3 §** Prövningsmyndigheten får begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om tillstånd till uthyrningsrörelse.

*Prövningsmyndighetens beslut om tillstånd*

**4 §** Ett tillstånd till uthyrningsrörelse skall innehålla uppgifter om följande:

1. Tillståndshavaren.
2. Villkor som gäller för tillståndet.
3. Om tillståndshavaren är en juridisk person eller en utomlands bosatt näringsidkare, uppgift om vem som ansvarar för uthyrningsverksamheten och vilka som i övrigt har prövats enligt biluthyrningslagen (0000:000).

Tillståndet skall vidare innehålla upplysningar om innehållet i 5 § samt en påminnelse om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

*Utbyte av ansvariga för uthyrningsverksamheten m.fl.*

**5 §** Tillståndshavaren är skyldig att till prövningsmyndigheten anmäla om utbyte sker av den eller dem som ansvarar för uthyrningsverksamheten eller av någon annan som lämplighetsprövningen skall avse. Detsamma gäller om någon sådan tillkommer.

**6 §** Vad som föreskrivits om ansökan om tillstånd och prövningen av en sådan ansökan gäller i tillämpliga delar anmälan enligt 5 § och prövningen med anledning av en sådan anmälan.

*Fordon som används i uthyrningsrörelse m.m.*

**7 §** En tillståndshavare är skyldig att till prövningsmyndigheten skriftligen anmäla bilar med en totalvikt över 3,5 ton som han avser att använda i rörelsen. En anmälan skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer. För ett fordon som innehas med nyttjanderätt skall en kopia av kontraktet bifogas.

Om tillståndshavaren avser att inte längre använda ett fordon i rörelsen är han skyldig att anmäla även detta förhållande till prövningsmyndigheten.

Om skyldighet att i andra fall anmäla fordon som avses att användas i en uthyrningsrörelse finns bestämmelser i 57 § bilregisterkungörelsen (1972:599).

**8 §** Den som har tillstånd till uthyrningsrörelse är skyldig att

1. föra anteckningar över de uthyrningar som sker,
2. föra de anteckningar om verksamheten i övrigt som prövningsmyndigheten beslutar,
3. på begäran av prövningsmyndigheten sända in sammandrag av anteckningarna,
4. hålla anteckningarna tillgängliga för granskning av prövningsmyndigheten eller polismyndigheten,
5. lämna de övriga uppgifter om rörelsen som prövningsmyndigheten begär.

*Underrättelseskyldighet*

**9 §** En kopia av beslut om tillstånd till uthyrningsrörelse och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd skall sändas till polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om

sökanden är en juridisk person, den ort där företagets ledning finns samt i annat fall till den polismyndighet som prövningsmyndigheten anser bör underrättas.

**10 §** Om Vägverket, en länsstyrelse, polis- eller åklagarmyndighet, tullmyndighet, skattemyndighet, kronofogdemyndighet eller någon annan myndighet anser att det finns anledning att tilldela en tillståndshavare en varning eller återkalla hans tillstånd, skall detta anmälas till prövningsmyndigheten.

Om det finns anledning att anta att överträdelse har skett i verksamheten, skall prövningsmyndigheten och Vägverket anmäla detta till vederbörande polis- eller åklagarmyndighet.

**11 §** Skattemyndigheter och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter skall på begäran av en prövningsmyndighet lämna uppgifter som denna behöver för sin prövning eller tillsyn.

**12 §** När en domstol har dömt någon som har tillstånd till uthyrningsrörelse eller någon annan prövad som avses i 8 eller 9 § biluthyrningslagen (0000:000) för brott mot lagen, denna förordning, 9—11 kap. brottsbalken eller skattebrottslagen (1971:69) eller när en högre rätt har avgjort ett mål i vilket en sådan fråga har prövats, skall en kopia av domen eller beslutet genast sändas till prövningsmyndigheten.

*Straffbestämmelser*

**13 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 5, 7 eller 8 § döms till penningböter.

*Bemyndiganden*

**14 §** Vägverket, som är central tillsynsmyndighet på yrkestrafikområdet, får utom i fall som avses i 15 § meddela föreskrifter för verkställigheten av biluthyrningslagen (0000:000) och av denna förordning.

**15 §** Rikspolisstyrelsen får efter samråd med Vägverket meddela föreskrifter om rätt för prövningsmyndigheten att inhämta uppgifter ur Rikspolisstyrelsens polisregister och om personutredning som behövs

för tillämpningen av biluthyrningslagen (0000:000) och denna förordning.

*Avgifter*

**16 §** Avgift skall tas ut för prövning av en ansökan om tillstånd till biluthyrning. För ansökningsavgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i 9—14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), varvid avgiftsklass 3 tillämpas.

---

Denna förordning träder i kraft den ... då förordningen (1988:1505) om biluthyrning skall upphöra att gälla.

Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts med en bestämmelse i denna förordning, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

# 5 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 31 § sekretesslagen (1980:100)[1] skall ha följande lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 7 kap.[2] | |
| 31 § | |
| Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, luftfartscertifikat eller sådant behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet. | Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, *taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (0000:000),* luftfartscertifikat eller sådant behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet. |

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

---

Denna lag träder i kraft den ...

[1] Lagen omtryckt 1992:1474.

[2] Senaste lydelse 1996:155.

# 6 Förslag till lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617)

Härigenom föreskrivs att 1 § utsökningsregisterlagen (1986:617) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

1 §[1]

För de ändamål som anges i denna paragraf skall med hjälp av automatisk databehandling föras dels ett för hela landet gemensamt utsökningsregister (det centrala utsökningsregistret), dels ett regionalt utsökningsregister för varje län.

Registren skall användas inom exekutionsväsendet för

1. verkställighet enligt utsökningsbalken,
2. verkställighet eller tillsyn enligt annan författning,

2 a. indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,

3. avräkning enligt lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter,
4. planering och tillsyn av verksamhet som avses under 1—3,
5. fördelning av mål, ärenden och handlingar mellan kronofogdemyndigheter samt redovisning till sökanden.

Registren får användas av myndigheter utanför exekutionsväsendet för

1. ändamål som avses i andra stycket 3,
2. planering, samordning och uppföljning av revisions- och annan kontrollverksamhet vid beskattning och tulltaxering,
3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter,
4. tillsyn över innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen *(1988:263)*.

*Föreslagen lydelse*

1 §[1]

För de ändamål som anges i denna paragraf skall med hjälp av automatisk databehandling föras dels ett för hela landet gemensamt utsökningsregister (det centrala utsökningsregistret), dels ett regionalt utsökningsregister för varje län.

Registren skall användas inom exekutionsväsendet för

1. verkställighet enligt utsökningsbalken,
2. verkställighet eller tillsyn enligt annan författning,

2 a. indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,

3. avräkning enligt lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter,
4. planering och tillsyn av verksamhet som avses under 1—3,
5. fördelning av mål, ärenden och handlingar mellan kronofogdemyndigheter samt redovisning till sökanden.

Registren får användas av myndigheter utanför exekutionsväsendet för

1. ändamål som avses i andra stycket 3,
2. planering, samordning och uppföljning av revisions- och annan kontrollverksamhet vid beskattning och tulltaxering,
3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter,
4. tillsyn över innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga *samt övriga prövade som*

[1] Senaste lydelse 1995:441.

*avses i 2 kap. 6, 7 och 16 §§* yrkestrafiklagen *(0000:000)*,

5. *tillsyn över innehavare av tillstånd till biluthyrning och övriga prövade som avses i 8—10 §§ biluthyrningslagen (0000:000).*

---

Denna lag träder i kraft den ...

# 7 Förslag till förordning om ändring i utsökningsregisterförordningen (1986:678)

Härigenom föreskrivs att 2 c § utsökningsförordningen (1986:678) skall ha följande lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | 2 c §[1] |
| För ändamål som avses i 1 § tredje stycket 4 utsökningsregisterlagen (1986:617) får uppgifter som avses i 4 § och 6 § 4, 8 och 9 nämnda lag samt uppgift om skuldens storlek avseende fordringar som drivs in i allmänt mål lämnas ut till *tillståndsmyndighet* enligt 4 § yrkestrafiklagen *(1988:263)*. | För ändamål som avses i 1 § tredje stycket 4 *och 5* utsökningsregisterlagen (1986:617) får uppgifter som avses i 4 § och 6 § 4, 8 och 9 nämnda lag samt uppgift om skuldens storlek avseende fordringar som drivs in i allmänt mål lämnas ut till *prövningsmyndigheter* enligt *2 kap. 2 §* yrkestrafiklagen *(0000:000) och 4 § biluthyrningslagen (0000:000)*. |
| Uppgifterna får sambearbetas med uppgifter om innehavare av trafiktillstånd och *trafikansvariga* i Vägverkets centrala yrkestrafikregister. | Uppgifterna får sambearbetas med uppgifter i Vägverkets centrala yrkestrafikregister om<br>*1.* innehavare av trafiktillstånd *och övriga prövade som avses i 2 kap. 6, 7 och 16 §§ yrkestrafiklagen,*<br>*2. innehavare av tillstånd till biluthyrning och övriga prövade som avses i 8—10 §§ biluthyrningslagen.* |

---

Denna förordning träder i kraft den ...

[1] Senaste lydelse 1994:591.

# 8 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (1994:953) om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården skall ha följande lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 11 § | |
| Utöver vad som annars följer av lag eller förordning är hälso- och sjukvårdspersonalen skyldig att lämna ut | |
| 1. uppgift om huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgiften i ett särskilt fall begärs av en domstol, åklagarmyndighet, polismyndighet, kronofogdemyndighet eller skattemyndighet, | |
| 2. uppgift som behövs för en rättsmedicinsk undersökning, | |
| 3. uppgift som Socialstyrelsens råd för vissa rättsliga sociala och medicinska frågor behöver för sin verksamhet, | |
| 4. uppgift som behövs för prövning av ett ärende om att avskilja en studerande från högskoleutbildning, | |
| 5. uppgift som Vägverket behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort eller traktorkort. | 5. uppgift som Vägverket behöver för prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort eller *taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (0000:000).* |

---

Denna lag träder i kraft den ...

# 9 Förslag till förordning om ändring i polisregisterkungörelsen (1969:38)

Härigenom föreskrivs att 16 a § polisregisterkungörelsen (1969:38)[1] skall ha följande lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | 16 a §[2] |
| *En länsstyrelse* får ha terminalåtkomst till polisregister för upplysning i ärende om körkortstillstånd, trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen *(1988:263)* samt tillstånd till uthyrningsrörelse enligt *lagen (1979:561) om biluthyrning*. Åtkomsten skall begränsas till att avse uppgift om den som ansöker om körkortstillstånd, trafiktillstånd eller tillstånd till *uthyrningsrörelse* förekommer i registret eller inte. | *Vägverket och länsstyrelserna* får ha terminalåtkomst till polisregister för upplysning i ärende om körkortstillstånd, trafiktillstånd *och taxiförarlegitimation* enligt yrkestrafiklagen *(0000:000)* samt tillstånd till uthyrningsrörelse enligt *biluthyrningslagen (0000:000). Detsamma gäller för upplysning som behövs för tillsyn enligt dessa lagar.*<br>Åtkomsten skall begränsas till att avse uppgift om *följande personer* förekommer i registret eller inte:<br>1. Den som ansöker om körkortstillstånd, trafiktillstånd, *taxiförarlegitimation* eller tillstånd till *biluthyrning*.<br>*2. Innehavare av trafiktillstånd, taxiförarlegitimation, eller tillstånd till biluthyrning.*<br>*3. Den som avses i 2 kap. 6, 7 och 16 §§ yrkestrafiklagen eller i 8—10 §§ biluthyrningslagen.* |

[1] Kungörelsen omtryckt 1977:1105.

[2] Senaste lydelse 1994:1127.

---

Denna förordning träder i kraft den ...

## 10 Förslag till förordning om ändring i fordonskungörelsen (1972:595)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonskungörelsen (1972:595)[1]
*dels* att 13 a §[2] skall upphöra att gälla,
*dels* att 3, 11, 73, 74, 82, 92, 101 a, 104, 106 och 117 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

**3 §**[3] I denna kungörelse används följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

| Beteckning | Betydelse |
|---|---|
| — — — | — — — |
| Yrkesmässig trafik | Trafik som bestämmelserna om yrkesmässig trafik i yrkestrafiklagen *(1988:263)* tillämpas på |

*Föreslagen lydelse*

**3 §** I denna kungörelse används följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

| Beteckning | Betydelse |
|---|---|
| — — — | — — — |
| Yrkesmässig trafik | Trafik som bestämmelserna om yrkesmässig trafik i yrkestrafiklagen *(0000:000)* tillämpas på |

[1] Kungörelsen omtryckt 1982:12.
[2] Senaste lydelse 1991:1421.
[3] Senaste lydelse 1996:322.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 11 §[4] | |
| Bil och motorredskap klass I, skall ha följande utrustning. | |
| — — — | — — — |
| *Taxameter Se 13 a §* | |
| — — — | — — — |
| 73 §[5] | |
| Besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet får återkalla ett godkännande som avses i 70 § första stycket, om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen. | |
| Återkallas godkännandet skall besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet lämna uppgift om det till Vägverket och, om godkännandet avser användning i yrkesmässig trafik, till *den myndighet som meddelat tillstånd till trafiken.* | Återkallas godkännandet skall besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet lämna uppgift om det till Vägverket och, om godkännandet avser användning i yrkesmässig trafik, till *prövningsmyndigheten enligt yrkestrafiklagen (0000:000).* |
| 74 §[6] | |
| Kontrollbesiktning sker för kontroll av den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och för kontroll av att kraven enligt *13 a* § är uppfyllda. | Kontrollbesiktning sker för kontroll av den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och för kontroll av att kraven enligt *yrkestrafikförordningen (0000:000) eller med stöd därav meddelade föreskrifter* är upp- |

[4] Senaste lydelse 1996:170.

[5] Senaste lydelse 1995:1357.

[6] Senaste lydelse 1995:522.

fyllda *i fråga om taxameterutrustning*.

Periodiskt återkommande kontrollbesiktning skall ske för fordon från och med 1951 års modell i de fall som anges i 75 och 77 §§. Att kontrollbesiktning sker även i fråga om fordon för vilket körförbud gäller eller föreläggande om kontrollbesiktning har meddelats följer av 83—85, 90, 93 och 101 §§.

Kontrollbesiktning utförs av besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. För motorredskap klass I, som är inrättade som mobilkranar, skall dock kontrollbesiktning utföras av Svensk Anläggningsprovnings AB.

82 §[7]

Fordonet skall godkännas, om det vid kontrollbesiktning

— är i trafiksäkert skick,

— uppfyller kraven enligt *13 a §*, förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, bilavgasförordningen (1991:1481), förordningen (1995:555) om HFC och förordningen (1995:636) om ämnen som bryter ned ozonskiktet och enligt föreskrifter utfärdade med stöd av dessa förordningar, samt

— även i övrigt är godtagbart från miljösynpunkt.

Fordonet skall godkännas, om det vid kontrollbesiktning

— är i trafiksäkert skick,

— *i förekommande fall är utrustat med taxameter som tillsammans med sin fastsättning är kontrollerad och plomberad i enlighet med föreskrifter som avses i 11 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (0000:000),*

— uppfyller kraven enligt förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, bilavgasförordningen (1991:1481), förordningen (1995:555) om HFC och förordningen (1995:636) om ämnen som bryter ned ozonskiktet och enligt föreskrifter utfärdade med stöd av dessa förordningar, samt

— även i övrigt är godtagbart från miljösynpunkt.

Fordonet skall godkännas också om dess brister endast är av ringa betydelse.

[7] Senaste lydelse 1995:1032.

92 §[8]

| | |
|---|---|
| Visar det sig vid inspektionen att fordonet har brister som är av endast ringa betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt *eller att taxametern har brister som är av endast ringa betydelse* skall förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare. Om bristerna inte är av endast ringa betydelse skall bestämmelserna i 93 § tillämpas. | Visar det sig vid inspektionen att fordonet har brister som är av endast ringa betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skall förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare. Om bristerna inte är av endast ringa betydelse skall bestämmelserna i 93 § tillämpas. |

*Nuvarande lydelse*

101 a §[9]

Avgift tas ut för prövning av ansökan enligt denna kungörelse i de fall som framgår av andra stycket. Är särskilt föreskrivet om avgift gäller i stället de föreskrifterna.

För ansökningsavgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i 9—14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), vavid följande avgiftsklasser tillämpas:

| Ärendeslag | Avgiftsklass |
|---|---|
| *Undantag från skyldighet att ha taxameter (13 a §)* | *3* |
| Undantag från krav på skyddsanordning (13 b §) | 2 |
| Godkännande av viss person som bärare av ägares eller brukares ansvar (112 § tredje stycket andra meningen) | 1 |

[8] Senaste lydelse 1993:1351.

[9] Senaste lydelse 1992:363.

*Föreslagen lydelse*

101 a §

Avgift tas ut för prövning av ansökan enligt denna kungörelse i de fall som framgår av andra stycket. Är särskilt föreskrivet om avgift gäller i stället de föreskrifterna.

För ansökningsavgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i 9—14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), vavid följande avgiftsklasser tillämpas:

| Ärendeslag | Avgiftsklass |
|---|---|
| Undantag från krav på skyddsanordning (13 b §) | 2 |
| Godkännande av viss person som bärare av ägares eller brukares ansvar (112 § tredje stycket andra meningen) | 1 |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 104 §[10] | |
| Vägverket prövar frågor om undantag från denna kungörelse för ett visst fordon, en viss fordonstyp eller en viss grupp av fordon eller från 33 § första stycket för ett visst ändamål. | |
| Vid prövning av undantag från 9 a § för en viss fordonstyp eller en viss grupp av fordon skall verket samråda med Statens naturvårdsverk. *Angående prövning i vissa fall av undantag från 13 a § finns särskilda bestämmelser i den paragrafen.* | Vid prövning av undantag från 9 a § för en viss fordonstyp eller en viss grupp av fordon skall verket samråda med Statens naturvårdsverk. |

[10] Senaste lydelse 1993:1351.

106 §[11]

| | |
|---|---|
| Till penningböter döms | Till penningböter döms |
| 1. ägaren av ett fordon som brukas utan att fordonet stämmer överens med bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i 7, 10, 11, *13 a*, 13 b, 14, 16, 17, 19—22 eller 24—33 § eller föreskrifter i de ämnen som avses i dessa bestämmelser och som har beslutats enligt bemyndiganden i denna kungörelse, | 1. ägaren av ett fordon som brukas utan att fordonet stämmer överens med bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i 7, 10, 11, 13 b, 14, 16, 17, 19—22 eller 24—33 § eller föreskrifter i de ämnen som avses i dessa bestämmelser och som har beslutats enligt bemyndiganden i denna kungörelse, |

2. den som bryter mot 38 § första stycket eller föreskrifter i de ämnen som avses i 38 § och som har beslutats enligt bemyndiganden i denna kungörelse,

3. den som hindrar eller försvårar polismans kontroll som avses i 35 § andra stycket,

4. ägaren av ett motordrivet fordon eller ett släpfordon som brukas i strid mot körförbud,

5. ägaren av en moped som brukas i strid mot 49 eller 50 § eller föreskrifter i de ämnen som avses i 50 § och som har beslutats enligt bemyndiganden i denna kungörelse,

6. en rörelseinnehavare som underlåter att förse typintyg eller besiktningsinstrument med försäkran som avses i 54 §,

7. ägaren av en bil eller en släpvagn som brukas i strid mot 66 § tredje stycket,

8. den som bryter mot 68 eller 72 §,

9. ägaren av ett motordrivet fordon eller ett släpfordon som brukas i strid mot 70 § första stycket,

10. den som hindrar eller försvårar flygande inspektion,

11. en rörelseinnehavare som vägrar tillhandagå bilinspektör enligt 99 § första stycket eller på annat sätt hindrar eller försvårar förrättningens genomförande,

12. ägaren av ett fordon som brukas i strid mot ett förbud eller en föreskrift som har beslutats enligt 103 §.

[11] Senaste lydelse 1996:170.

117 §[12]

| | |
|---|---|
| Vägverkets beslut enligt 115 § andra stycket får inte överklagas. *Länsstyrelsens beslut enligt 13 a § får överklagas hos Vägverket. Verkets beslut får inte överklagas.* Andra beslut enligt denna kungörelse av Vägverket eller länsstyrelsen får överklagas hos regeringen. | Vägverkets beslut enligt 115 § andra stycket får inte överklagas. Andra beslut enligt denna kungörelse av Vägverket eller länsstyrelsen får överklagas hos regeringen. |

---

Denna förordning träder i kraft den ...

Undantag som enligt äldre bestämmelser i enskilt fall har medgivits från kraven i fråga om taxameter skall upphöra att gälla vid utgången av ...

[12] Senaste lydelse 1993:1351.

## 11 Förslag till förordning om ändring i bilregisterkungörelsen (1972:599)

Härigenom föreskrivs att 4, 18, 19, 21, 24, 53, 57, 63, 71, 90 och 94 §§ bilregisterkungörelsen (1972:599)[1] skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

**4 §** I denna kungörelse används följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

| Beteckning | Betydelse |
|---|---|
| — — — | — — — |
| Yrkesmässig trafik | Trafik som bestämmelserna om yrkesmässig trafik i yrkestrafiklagen *(1988:263)* tillämpas på |

*Föreslagen lydelse*

**4 §** I denna kungörelse används följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

| Beteckning | Betydelse |
|---|---|
| — — — | — — — |
| Yrkesmässig trafik | Trafik som bestämmelserna om yrkesmässig trafik i yrkestrafiklagen *(0000:000)* tillämpas på |

[1] Kungörelsen omtryckt senast 1995:1358.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 18 § | |
| Registreringsskylt har rektangulär form och utformas antingen<br>a. som enradig skylt med yttermåtten 480x110 mm, eller<br>b. som enradig skylt med yttermåtten 300x110 mm, eller<br>c. som tvåradig skylt med yttermåtten 195x155 mm.<br>Registreringsnummer anges på enradig skylt med bokstäverna till vänster och siffrorna till höger och på tvåradig skylt med bokstäverna överst och siffrorna rakt under dem. Bokstäver och siffror utförs i svart på vit ljusreflekterande botten. På skylten skall varaktigt finnas angivet fordonets chassinummer eller motsvarande beteckning eller del av numret eller beteckningen. Vägverket får föreskriva att ytterligare uppgifter skall finnas angivna på skylten. | |
| I fråga om en registeringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen *(1988:263)* och som inte undantagits från skyldigheten enligt *13 a § fordonskungörelsen (1972:595)* att ha taxameter, gäller följande. Bokstaven T anges till höger om registreringsnumret, dock inte om fordonet enligt förordningen (1988:965) om personliga fordonsskyltar är försett med personliga fordonsskyltar. Bokstäver och siffror utförs i svart på gul ljusreflekterande botten. | I fråga om en registeringsskylt för ett fordon, som anmälts för användning i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen *(0000:000)* och som inte undatagits från skyldigheten enligt *7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (0000:000)* att *vid sådan användning* ha taxameter, gäller följande. Bokstaven T anges till höger om registreringsnumret, dock inte om fordonet enligt förordningen (1988:965) om personliga fordonsskyltar är försett med personliga fordonsskyltar. Bokstäver och siffror utförs i svart på gul ljusreflekterande botten. |
| 19 § | |
| Ett registrerat fordon får, om annat inte följer av 27 § eller 40 § andra stycket denna kungörelse eller av 78 § tredje stycket fordonsskattelagen (1988:327), förordningen (1988:964) om skyltar för beskickningsfordon eller förordningen (1988:965) om personliga fordonsskyltar | Ett registrerat fordon får, om annat inte följer av 27 § eller 40 § andra stycket denna kungörelse eller av 78 § tredje stycket fordonsskattelagen (1988:327), förordningen (1988:964) om skyltar för beskickningsfordon, förordningen (1988:965) om personliga fordonsskyltar *eller 6* |

brukas endast om det är försett med registreringsskylt.

*kap. 7 § yrkestrafiklagen (0000:000),* brukas endast om det är försett med registreringsskylt.

På bil, traktor, motorredskap, terrängvagn, släpfordon och terrängsläp används skylt som avses i 18 § första stycket a, eller, om utrymmet för montering av skylten inte medger det, skylt som avses i första stycket b. Om det är motiverat av fordonets konstruktion får på släpfordon även användas skylt som avses i 18 § första stycket c.

På motorcykel och terrängskoter används skylt som avses i 18 § första stycket c.

Registreringsskylt skall vara anbringad på bil såväl framtill som baktill, på traktor, motorredskap och terrängmotorfordon framtill samt på motorcykel, släpfordon och terrängsläp baktill. Skylt framtill skall vara väl synlig framifrån och skylt baktill väl synlig bakifrån.

Om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill på traktor, motorredskap eller terrängskoter eller baktill på släpfordon, som dras av traktor eller motorredskap, får den anbringas på annan utifrån väl synlig plats.

21 §

Om en registreringsskylt har förstörts, förkommit eller förändrats så att den inte lämpligen kan användas eller har lämnats in enligt 34 § andra stycket, har fordonets ägare efter ansökan hos Vägverket rätt att få en duplett av skylten. I samband med begäran om provisorisk registreringsskylt enligt 24 § får ansökan i stället göras hos polismyndighet. Sådan ansökan får även göras av fordonets förare.

Dupletter av registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om brukandeförbud råder för det enligt 64 § fordonsskattelagen (1988:327) eller enligt 18 § lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Är fordonet avställt får dupletter inte lämnas ut om så inte fått ske om fordonet hade varit skattepliktigt enligt fordonsskattelagen.

Har ett fordons registeringsskyltar tagits om hand enligt 78 § fordonsskattelagen, får efter ansökan dupletter av registreringsskyltarna lämnas ut till fordonets ägare när det inte längre finns något hinder mot det enligt andra stycket.

Har ett fordons registeringsskyltar tagits om hand enligt 78 § fordonsskattelagen *eller enligt 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (0000:000),* får efter ansökan dupletter av registreringsskyltarna lämnas ut till fordonets ägare när det inte längre finns något hinder mot det enligt andra stycket *eller sådant*

*förhållande som avses i nämnda paragraf i yrkestrafiklagen inte längre föreligger.*

24 §

I fall som avses i 21 § första stycket tillhandahåller polismyndigheten en provisorisk registreringsskylt, om ansökan samtidigt görs eller har gjorts om en duplett av registreringsskylten.

Provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut för ett fordon om brukandeförbud råder för det enligt 64 § fordonsskattelagen (1988:327) eller enligt 18 § lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Är fordonet avställt får provisoriska registreringsskyltar inte lämnas ut om så inte fått ske om fordonet hade varit skattepliktigt enligt fordonsskattelagen.

Provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 § fordonsskattelagen.

Provisoriska registreringsskyltar får inte lämnas ut om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 § fordonsskattelagen *eller enligt 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (0000:000).*

53 §

Om ett utryckningsfordon överlåts kvarstår det som sådant fordon i registret endast om förutsättningarna i 15 § är uppfyllda.

När det inte längre finns förutsättningar för att ett fordon skall ha en sådan registreringsskylt som avses i 18 § tredje stycket, skall registreringsskylten ges in till Vägverket. En övergång av äganderätten till ett fordon som innebär att fordonet inte längre skall ha denna skylt registreras när det finns uppgift i bilregistret om att fordonets registreringsskylt har getts in till Vägverket.

När det inte längre finns förutsättningar för att ett fordon skall ha en sådan registreringsskylt som avses i 18 § tredje stycket, skall registreringsskylten *omedelbart* ges in till Vägverket. En övergång av äganderätten till ett fordon som innebär att fordonet inte längre skall ha denna skylt registreras när det finns uppgift i bilregistret om att fordonets registreringsskylt har getts in till Vägverket.

57 §

Om ägaren av ett registrerat fordon avser att använda det på ett sådant sätt som avses i 12 § första stycket 6 eller 8, skall han innan sådan användning påbörjas anmäla detta till Vägverket. Vid överlåtelser gäller detta även den nya ägaren. Avser anmälan 12 § första stycket 8 skall den vara skriftlig.

Om ägaren av ett registrerat fordon avser att använda det på något annat sätt än som avses i 12 § första stycket 6 eller 8 och om han tidigare har anmält ett sådant användningssätt, skall han innan användningen ändras anmäla detta till Vägverket. Avser anmälan 12 § första stycket 8, skall den vara skriftlig.

Sådan anmälan som avses i första och andra styckena behöver inte ske om en ansökan skall göras till *tillståndsmyndighet* enligt *yrkestrafikförordningen (1988:1503)* eller enligt *förordningen (1988:1505) om biluthyrning*.

Sådan anmälan som avses i första och andra styckena behöver inte ske om en ansökan skall göras till *prövningsmyndighet* enligt *yrkestrafiklagen (000:000)* eller enligt *biluthyrningslagen (0000:000)*.

63 §

För ett registrerat fordon utgår skyltavgift. Avgiften är 55 kronor för varje skylt. För skylt som avses i 18 § tredje stycket är avgiften 135 kronor för varje skylt.

Skyltavgiften tas ut när fordonet registreras. Avställs fordonet vid registreringen, tas dock avgiften ut när avställningen upphör eller, om detta inte sker, när fordonet avregistreras. För skylt som avses i 18 § tredje stycket tas avgiften ut när fordonet anmälts för användning i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen *(1988:263)*.

Skyltavgiften tas ut när fordonet registreras. Avställs fordonet vid registreringen, tas dock avgiften ut när avställningen upphör eller, om detta inte sker, när fordonet avregistreras. För skylt som avses i 18 § tredje stycket tas avgiften ut när fordonet anmälts för användning i taxitrafik enligt yrkestrafiklagen *(0000:000)*.

Skyldig att erlägga skyltavgift för fordon är den som antecknas i bilregistret som ägare till fordonet när avgiften skall tas ut. I fråga om sådan avgift skall 10 § andra stycket, 36—39, 41—43, 51, 53—55, 61, 63—66, 79, 81, 82, 84 och 85 §§ fordonsskattelagen (1988:327) och bestämmelserna i fordonsskatteförordningen (1993:1028) om påföring och uppbörd av fordonsskatt tillämpas. Någon avgift utgår inte för fordon som avses i 9 § första stycket fordonsskattelagen eller för fordon vars ägare har medgivits befrielse från skatteplikt enligt 89 §

nämnda lag. Avgift utgår inte heller för fordon som avses i 14 a § fordonsskattelagen, under den tid fordonet är befriat från fordonsskatt.

71 §

I bilregistret förs de uppgifter in som anges i bilaga 1 till denna kungörelse.

Vägverket svarar för att uppgifterna förs in i registret. I de fall en uppgift avser beteckning på skylt för beskickningsfordon eller skattebefrielse enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall svarar Utrikesdepartementet för att Vägverket underrättas om sådan uppgift. I de fall en uppgift avser ansökan enligt yrkestrafikförordningen *(1988:1503)* eller *ansökan* enligt *förordningen (1988:1505) om biluthyrning* svarar länsstyrelsen för att Vägverket underrättas om sådan uppgift.

Vägverket svarar för att uppgifterna förs in i registret. I de fall en uppgift avser beteckning på skylt för beskickningsfordon eller skattebefrielse enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall svarar Utrikesdepartementet för att Vägverket underrättas om sådan uppgift. I de fall en uppgift avser ansökan enligt yrkestrafikförordningen *(0000:000)* eller enligt *biluthyrningsförordningen (0000:000)* svarar länsstyrelsen för att Vägverket underrättas om sådan uppgift.

Sedan ett år förflutit från det att ett fordon har avregistrerats får Vägverket föra ur registret alla uppgifter som rör fordonet utom uppgifterna om chassinummer, motornummer, färg, modellkod, registeringsnummer och årsmodell. De sistnämnda uppgifterna får föras ur registret sedan fem år har förflutit från avregistreringen.

90 §[2]

Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 16 § första eller andra stycket, 20 § första eller tredje stycket, 27 § tredje stycket, 30 § första stycket, 32 § första stycket, 33 § andra stycket, 42 § andra stycket, 46 § andra stycket, 47 a § andra stycket, 49 § andra stycket, 51,

Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 16 § första eller andra stycket, 20 § första eller tredje stycket, 27 § tredje stycket, 30 § första stycket, 32 § första stycket, 33 § andra stycket, 42 § andra stycket, 46 § andra stycket, 47 a § andra stycket, 49 § andra stycket, 51,

[2] Senaste lydelse 1996:375.

55, 57 första eller andra stycket eller 57 a § första—tredje eller sjunde stycket eller föreskrifter om skyltar eller märken som har beslutats enligt bemyndiganden i denna kungörelse.

*53 andra stycket,* 55, 57 första eller andra stycket eller 57 a § första—tredje eller sjunde stycket eller föreskrifter om skyltar eller märken som har beslutats enligt bemyndiganden i denna kungörelse.

Är såväl förutvarande som ny ägare skyldig att göra anmälan enligt 51 § och lämnar en av dem riktiga uppgifter enligt 52 § är dock den andre fri från ansvar.

94 §

Vägverkets beslut i sådana frågor som avses i 10 § första—tredje stycket, 16 § tredje stycket, 29 §, 32 § första stycket, 33 § första stycket, 39 §, 41 §, 46 § första stycket, 54, 90 a eller 91 § överklagas hos Länsrätten i Örebro län.

Vägverkets beslut i sådana frågor som avses i 10 § första—tredje stycket, 16 § tredje stycket, *21 § första stycket,* 29 §, 32 § första stycket, 33 § första stycket, 39 §, 41 §, 46 § första stycket, 54, 90 a eller 91 § överklagas hos Länsrätten i Örebro län.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna förordning träder i kraft den ...

## 12 Förslag till förordning om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna förordning reglerar vissa förhållanden i anslutning till

1. Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss,[1]
2. Rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier,[2]
3. Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande,[3]
4. Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade.[4]
5. Kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till Anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och Sverige.[5]

*Behöriga myndigheter*

**2 §** Behöriga myndigheter enligt förordning (EEG) nr 684/92 är

1. i ärenden som avses i artiklarna 11 och 13 den länsstyrelse dit sökanden vänder sig och
2. i övrigt Vägverket.

[1] EGT nr L74, 20.3.1992, s. 1 (Celex 39 R 684).

[2] EGT nr L95, 9.4.1992, s. 1 (Celex 392R 881).

[3] Förordningen har den 1 juni 1994 upphävts av EG-domstolen (Case C-388/92) men förväntas bli ersatt med en ny.

[4] EGT nr L279, 12.11.1993 s. 1 (Celex 393R 3118).

[5] EGT nr L 373, 21.12.1992, s. 1.

Den prövningsmyndighet (länsstyrelse) som avses i 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen (0000:000) är behörig myndighet enligt förordningen (EEG) nr 881/92, artiklarna 5.1, 7 och 8 och Vägverket enligt samma förordning artiklarna 10 och 11.

Generaltullstyrelsen är behörig myndighet enligt förordning (EEG) nr 3118/93 och förordning (EG) nr 3298/94.

*Kontroller*

**3** § Med behörig kontrollant enligt artikel 15 i förordning (EEG) nr 684/92, artikel 5.4 i förordning (EEG) nr 881/92 och behörig tjänsteman enligt artikel 3.4 i förordning (EEG) nr 3118/93 avses för Sveriges del polisman.

*Straffbestämmelser m.m.*

**4** § Till böter döms

1. den som uppsåtligen driver trafik utan sådant tillstånd som avses i artikel 5 förordning (EEG) nr 684/92, sådant kontrolldokument som avses i artikel 11 eller sådant certifikat som avses i artikel 13 nämnda förordning,
2. den som uppsåtligen driver trafik utan sådant tillstånd som avses i artikel 3 förordning (EEG) nr 881/92,
3. den som uppsåtligen driver trafik utan sådant tillstånd som avses i artikel 2 förordning (EEG) nr 3118/93.

Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 15 i förordning (EEG) nr 684/92, mot artikel 5.4 andra meningen i förordning (EEG) nr 881/92 eller mot artikel 3.3 femte stycket eller artikel 3.4. i förordning (EEG) nr 3118/93.

**5** § Har trafik som avses i denna förordning drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten till böter, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

**6** § Om ett fordon framförs i strid mot bestämmelser som avses i denna förordning får en polisman eller en tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Därvid får medges att fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får medges att det omedelbart förs ut ur landet.

*Överklagande*

**7 §** Beslut om vägrat eller återkallat tillstånd får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Beslut av Generaltullstyrelsen i ärenden om administrativ sanktion enligt förordning (EEG) nr 3118/93 eller i ärenden om miljöpoäng enligt förordning (EG) nr 3298/94 får överklagas hos allmän förvaltningsdomtol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande hos kammarrätten.

Om en förvaltningsmyndighet överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades. Förvaltningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

*Bemyndiganden*

**8 §** Föreskrifter för verkställigheten av denna förordning meddelas såvitt rör transporter som avses i förordning (EEG) nr 684/92 och förordning (EEG) nr 881/92 av Vägverket och såvitt rör transporter som avses i förordning (EEG) nr 3118/93 och förordning (EG) nr 3298/94 av Generaltullstyrelsen.

Föreskrifter för verkställigheten i fråga om hindrande av fortsatt färd meddelas av Rikspolisstyrelsen såvitt de gäller polisman och av Generaltullstyrelsen såvitt de gäller tulltjänsteman. Innan sådana föreskrifter meddelas skall dessa myndigheter, om det behövs, samråda med varandra.

*Avgifter*

**9 §** Förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket gäller för verkets prövning enligt denna förordning.

Avgift skall betalas för Generaltullstyrelsens och länsstyrelsers prövning i de fall som framgår nedan. För ansökningsavgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i 9—14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), varvid följande avgiftsklasser tillämpas:

| *Ärendeslag* | *Avgiftsklass* |
|---|---|
| Tillstånd av Generaltullstyrelsen | 2 |
| Beslut av Generaltullstyrelsen i ärende om miljöpoäng | 1 |
| Tillstånd av länsstyrelse | 2 |
| Kontolldokument (Waybill) utfärdat av länsstyrelse | 1 |
| Intyg (certifikat) utfärdat av länsstyrelse | 1 |

---

Denna lag träder i kraft den ... Genom förordningen upphävs förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen. Den upphävda förordningen skall dock fortfarande tillämpas på förhållanden som hänför sig till den tid under vilken förordningen har varit i kraft.

Om ett ärende före ikraftträdandet inte har avslutats hos en myndighet, som enligt äldre bestämmelser är behörig att pröva det, skall det prövas av den myndigheten även om denna inte är behörig enligt den nya förordningen.

## 13 Förslag till förordning (0000:000) om yrkestrafikregister

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna förordning gäller registrering av tillståndsinnehav enligt yrkestrafiklagen (0000:000) och biluthyrningslagen (0000:000) i ett för landet gemensamt register (yrkestrafikregistret).

**2 §** Yrkestrafikregistret förs av Vägverket genom automatisk databehandling.

Vägverket är central registreringsmyndighet. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter.

**3 §** I yrkestrafikregistret förs in uppgifter om

tillståndshavaren,

den myndighet som har meddelat tillståndet,

slag av tillstånd.

Vidare antecknas i förekommande fall uppgift om

den eller dem som har ansvaret för trafikutövningen eller uthyrningsverksamheten,

övriga prövade som avses i 2 kap. 6 eller 7 § yrkestrafiklagen (0000:000) eller i 8 eller 9 § biluthyrningslagen (0000:000),

föreståndare som avses i 2 kap. 16 § yrkestrafiklagen eller i 10 § biluthyrningslagen,

villkor och begränsningar i tillståndet,

varning,

återkallelse eller annat upphörande av tillståndet.

**4 §** Den länsstyrelse som är prövningsmyndighet enligt yrkestrafiklagen (0000:000) svarar för att det i yrkestrafikregistret förs in uppgifter om trafiktillstånd och tillstånd till biluthyrning.

Vägverket svarar för att åtgärder som har vidtagits av verket förs in i registret.

**5 §** Utdrag ur yrkestrafikregistret får innehålla de uppgifter om tillståndshavaren och fordonet som finns i bilregistret. Ett sådant utdrag begärs hos prövningsmyndigheten.

**6 §** Sedan fem år har förflutit från det att ett tillstånd har upphört att gälla skall uppgifterna om tillståndet gallras ut.

7 § Föreskrifter i de frågor som avses i denna förordning beslutas av Vägverket efter samråd med länsstyrelserna.

---

Denna förordning träder i kraft den ... då förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister skall upphöra att gälla.

## 14 Förslag till lag om upphävande av lagen (1979:560) om transportförmedling

Härigenom föreskrivs att lagen (1979:560) om transportförmedling skall upphöra att gälla vid utgången av ...

## 15 Förslag till förordning om upphävande av förordningen (1988:1504) om transportförmedling

Härigenom föreskrivs att förordningen (1988:1504) om transportförmedling skall upphöra att gälla vid utgången av ...

## 16 Förslag till lag om upphävande av lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden

Härigenom föreskrivs att lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden skall upphöra att gälla vid utgången av ...

## 17 Förslag till förordning om upphävande av förordningen (1985:454) om buss- och taxivärderingsnämnden

Härigenom föreskrivs att förordningen (1985:454) om buss- och taxivärderingsnämnden skall upphöra att gälla vid utgången av ...

# 1 Utredningsuppdraget och utredningsarbetet

I direktiven för utredningsarbetet, som bifogas som bilaga 1, sägs att uppdraget går ut på att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken och att utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på området. Direktiven specificerar uppdraget genom att särskilt nämna vissa frågor som kräver sin lösning och som en röd tråd i dessa går anpassningen av de svenska författningarna till EG:s regelverk.

Utredningsarbetet inleddes under november månad 1994. Samtidigt stod taxibranschen inför ikraftträdandet den 1 januari 1995 av bestämmelsen om att förare av fordon i taxitrafik skall ha en särskild förarlegitimation, som före utfärdande kräver en vandelsprövning. I samband därmed uppmärksammades att tillståndsmyndigheten saknade rätt att överklaga allmän förvaltningsdomstols avgöranden. Detta föranledde att utredningen den 26 januari 1995 avlämnade promemorian Partsställningen i mål enligt yrkestrafiken, som innehöll förslag till en sådan rätt. Förslaget ledde till lagändring genom SFS 1995:811 (prop. 1994/95:191, bet. 1994/95:TU28, rskr. 1994/95:414).

Därefter följde en genomgång av hela författningsområdet. Ganska snart stod det klart att arbetet inte kunde koncentreras till huvuddragen i lagstiftningen, utan att det krävdes ett ingående studium av ett mycket stort antal detaljer och hanteringsmässiga frågor.

För inhämtande av synpunkter från branschhåll har utredningen sammanträffat med representanter för branschens organisationer, nämligen Svenska Åkeriförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Fria Taxi Riksförbund, Industriförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, SEKO (facket för Service och Kommunikation) samt Biluthyrningsbranschens Riksförbund.

Under arbetets bedrivande har samråd i olika frågor skett med Vägverket,Rikspolisstyrelsen,Generaltullstyrelsen,Konkurrensverket, länsstyrelser, Länsstyrelsernas samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor och polismyndigheter. Några frågor har diskuterats med ytterligare myndigheter än de nu nämnda.

Vägverkets Trafikregister i Örebro har varit behjälpligt med olika statistikuppgifter m.m. samt med vissa registerfrågor.

För att få jämförelser med regelsystemet hos andra länder har utredningen genomfört ett besök hos Trafikministeriet i Köpenhamn och då även sammanträffat med Dansk Taxiförbund. Kontakter har förekommit med Finland (Trafikministeriet) och Norge (Samferdselsdepartementet).

Utredningen har i sitt arbete samrått med eller inhämtat upplysningar från en rad pågående utredningar, av vilka särskilt 1994 års körkortsutredning (K 1994:13) bör nämnas.

Utredningen har haft 20 sammanträden, varvid oftast samtliga experter har deltagit.

Utredningens arbete har resulterat i förslag till nya lagar resp. förordningar på yrkestrafik- och biluthyrningsområdena. Därjämte föranleder förslagen upphävande av vissa författningar samt ändringar i ett stort antal författningar.

# 2 Allmänt om yrkesmässig trafik

## 2.1 Bakgrund

Med yrkesmässig trafik avses enligt lagens definition trafik i vilken personbil, lastbil eller buss med förare ställs till allmänhetens förfogande mot betalning för transport av personer eller gods. Verksamheten inom den yrkesmässiga trafiken har historiskt varit omgärdad av regler. Sedan länge har det dock inom området pågått en omfattande avreglering. Först skedde detta från början av 1970-talet för godstrafikens del och sedan mitten av 1980-talet har också persontrafiken steg för steg avreglerats. Tanken bakom avregleringen är att en sund konkurrens mellan olika trafikföretag i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar leder till att resurserna utnyttjas effektivare och till en bättre fördelning av transportarbetet mellan olika transportgrenar. En avreglering ligger också i linje med strävandena efter förenklingar av regelsystemet i stort.

För taxitrafiken gällde enligt 1979 års yrkestrafiklagstiftning — yrkestrafiklagen (1979:559) och yrkestrafikförordningen (1979:871) — bestämmelser om bl.a. trafikeringsplikt, trafikområde, kommenderingsplan, uppställningsplats för fordon och skyldighet för tillståndshavare att tillhöra en beställningscentral. Vidare var prissättningen reglerad genom att en statlig myndighet — dåvarande Transportrådet, TPR — fastställde en för hela landet gällande maximitaxa.

Regleringen av yrkestrafiken finns i huvudsak i yrkestrafiklagen (1988:263), YTL, och yrkestrafikförordningen (1988:1503), YTF, vilka reglerar de krav som skall gälla för att få tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Till lagregleringen hör även lagen (1979:560) om transportförmedling, TFL, förordningen (1988:1504) om transportförmedling, TFF, samt lagen (1979:561) om biluthyrning, BUL och förordningen (1988:1505) om biluthyrning, BUF. Regler för internationell yrkesmässig trafik finns i kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV, samt för transporter inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES, i förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen. Av betydelse är också förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister samt vissa bestämmelser

i fordonskungörelsen (1972:595), FK, och bilregisterkungörelsen (1972:599), BRK.

Det nämnda yrkestrafikregistret avser registrering av tillståndsinnehav enligt de nämnda författningarna YTL, TFL och BUL. Registret förs av Vägverket, VV. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter.

Våren 1988 beslutade riksdagen om en fortsatt avreglering på yrkestrafikområdet. Behovsprövningen för beställningstrafik med buss avskaffades den 1 januari 1989 och övrig behovsprövning den 1 juli 1990. Länsstyrelsen skulle också skärpa lämplighetsprövningen av dem som avser att bedriva eller bedriver yrkestrafik. Förarbeten till den författningsreglering som rör avregleringen är huvudsakligen prop. 1987/88:50 bil. 1, prop. 1987/88:78, bet. 1987/88:TU15, rskr. 1987/88:166). För taxitrafiken behövdes en längre anpassningstid och genom övergångsbestämmelser i 1988 års YTL och YTF fick ovannämnda reglering av taxitrafiken vara kvar till den 1 juli 1990.

I 1992 års budgetproposition riktades kritik mot länsstyrelsernas insatser i fråga om den i författningarna föreskrivna lämplighetsprövningen och den efterföljande kontrollen av lämpligheten. I propositionen framhölls främst behovet av att skärpa *efterlevnaden* av det existerande regelverket, inte att skärpa regelverket som sådant. Regeringen betonade att beslutet om avreglering skulle stå fast. Riksdagen antog propositionen (bet. 1992/93:TU1, rskr. 1992/93:2) och ansåg samtidigt att det krävdes en snabb utredning av möjligheterna att skärpa reglerna ytterligare i syfte att sanera taxibranschen och för att kunderna skulle kunna åka säkert till en kostnad som var rimlig i förhållande till resans omfattning. För att säkerställa konkurrens på lika villkor inom taxinäringen skulle länsstyrelserna enligt riktlinjer som föreslagits i propositionen skärpa lämplighetsprövningen och uppföljningen av lämpligheten hos trafikutövarna.

Den 19 november 1992 fick Statskontoret regeringens uppdrag dels att se över länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken, dels att under första halvåret 1993 tillåta samkörning mellan dåvarande Trafiksäkerhetsverkets, TSV:s, yrkestrafikregister och uppgifter i utsökningsregistret om fordringar som drivs in av kronofogdemyndigheten i allmänt mål.

Den 10 december 1992 beslutade regeringen om krav på godkänt prov i yrkeskunnande för taxiförare. Den förare som uppfyller Vägverkets krav skulle erhålla en legitimation, som skulle finnas i fordonet, väl synlig för passageraren. Beslutet trädde dock i kraft först den 1 januari 1995 (SFS 1992:1387 och SFS 1993:1159) sedan det förenats med krav på en vandelsprövning, se nedan.

I prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken redovisades 15 olika förslag om en skärpt tillsyn av taxitrafiken. Trafikutskottet anförde i sitt betänkande (1992/93:TU26) häröver att målet för samhällets insatser borde vara att utforma instrument och incitament som sammantaget förmår bidra till att en önskvärd utveckling sker inom taxitrafiken utan att en återgång för den skull sker till tidigare detaljreglering.

Riksdagens revisorer avgav den 17 mars 1993 en rapport om avregleringen av taxinäringen, huvudsakligen grundad på förhållandena i Stockholms län. Revisorerna pekade särskilt på bristerna i länsstyrelsens uppföljning av tillståndshavarnas lämplighet, som enligt revisorerna i princip borde motsvara tillståndsprövningen.

I juni 1993 överlämnade Statskontoret till regeringen rapporten Om taxi och annan yrkesmässig trafik (1993:15) med förslag om en effektivare tillsyn av den yrkesmässiga trafiken i ett åtgärdspaket om 25 punkter. På grundval av rapporten och remissyttranden över den utarbetades inom Kommunikationsdepartementet en promemoria jämte lagförslag, Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (Ds 1993:91).

I prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken markerade regeringen, genom att bl.a. lämna förslag till ändring av YTL, länsstyrelsernas ansvar för den löpande tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Vidare föreslogs en vandelsprövning av taxiförare innebärande att legitimation för taxiförare bara får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig. Förslagen antogs av riksdagen (bet. 1993/94:TU29, rskr. 310).

För att bidra till det i prop. 1993/94:168 uttalade önskemålet om en bättre ordning inom yrkestrafiken tillkallade Kommunikationsdepartementet i december 1993 en Ledningsgrupp för yrkestrafikfrågor, bestående av företrädare för ledningen inom 18 olika myndigheter och branschorganisationer med anknytning till yrkestrafiken. Ledningsgruppen utsåg i sin tur fyra arbetsgrupper med uppgift bl.a. att kartlägga behovet av ytterligare lagstiftning på området. Gruppernas arbete resulterade i departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100). Promemorian har legat till grund för direktiven till denna utredning om översyn av den yrkesmässiga trafiken och dess författningsreglering.

## 2.2 Myndighetsorganisationen

*Vägverket*

Sedan Transportrådet, TPR, avvecklats vid årsskiftet 1991/92 och Trafiksäkerhetsverket, TSV, tagit över rådets funktion avvecklades TSV vid årsskiftet 1992/93. Vägverket, VV, är numera central myndighet med ansvar för yrkestrafikområdet och får meddela föreskrifter för verkställigheten av YTF och om användningen av taxametrar. VV har vidare olika löpande uppgifter på bl.a. yrkestrafikområdet.

VV har det övergripande ansvaret för vägtrafiken i Sverige, vilket innebär att verket ansvarar för vägarnas infrastruktur och har därjämte ett sektorsansvar för såväl den trafik som finns på vägarna som trafiksäkerheten och trafikens miljöpåverkan kopplat till hela vägtransportsystemet. Verket har också ett samlat ansvar för alla frågor som rör fordonsregistrering.

VV har tidigare genom verkets bilinspektörer ansvarat för kontrollen av fordonens tekniska skick samt förarnas kör- och vilotider. Verksamheten överfördes dock den 1 juli 1995 till polisväsendet och bilinspektörerna utgör numera ett expertstöd för trafikpolisen vid den tekniska fordonskontrollen på väg.

VV är vidare central förvaltningsmyndighet när det gäller fordon, körkort och yrkestrafik. Verket svarar enligt förordningen (1992:1467) med instruktion för Vägverket för frågor om yrkestrafik och internationella transporter samt handikappanpassning av kollektiva färdmedel och terminaler. Det åligger även verket att ha en nämnd för yrkestrafikfrågor. Nämnden har till uppgift att följa utvecklingen inom området och ge förslag till åtgärder.

VV är dessutom överklagningsmyndighet i vissa frågor, exempelvis i frågor om tillstånd till linjetrafik enligt 4 § YTL.

Verket anordnar inom ramen för gällande författningar, skriftliga prov och utfärdar intyg avseende yrkeskunnande och yrkeskompetens för tillståndshavare resp. förare inom samtliga trafikslag.

Trafikregistret, som utgör en del av VV och är förlagt till Örebro, svarar för de rikstäckande yrkestrafik-, bil- och körkortsregistrena. Yrkestrafikregistret innehåller uppgifter om tillståndshavare och trafikansvarig samt uppgifter om tillstånd till yrkesmässig trafik, tillstånd till transportförmedling och tillstånd till uthyrningsverksamhet.

*Länsstyrelserna*

Länsstyrelserna är ansvariga regionala statliga myndigheter inom yrkestrafiken såväl vad avser tillstånd enligt YTL, BUL och TFL, som särskild förarlegitimation för taxi enligt YTL. Länsstyrelserna utövar även tillsyn över innehavare av nämnda tillstånd resp. legitimation. Länsstyrelserna är också behörig myndighet beträffande internationella frågor inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES.

Länsstyrelserna har rätt att själva utforma sin organisation. Flertalet länsstyrelser har ett antal organisatoriska enheter, de flesta med en länsexpert eller en sakområdesansvarig som chef. Många länsstyrelser har valt att gruppera enheterna i block med olika grad av främst administrativ samverkan. I några län finns en organisation med större avdelningar som innehåller flera expertfunktioner.

Tillsynen över den yrkesmässiga trafiken har tidigare bedrivits inom länsstyrelsens rättsenhet/juridiska enhet. Länsstyrelsernas organisation är emellertid under omdaning och i många län, bl.a. i de tre storstadslänen Stockholms län, Göteborgs och Bohus län och Malmöhus län, har inrättats särskilda funktioner för yrkestrafikfrågor.

Länsstyrelsen i Stockholms län har en särskild trafikenhet, som fått en ny organisation fr.o.m. år 1995. Enheten beslutar i ärenden om körkort och yrkesmässig trafik. Vid Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län finns det en särskild rättsavdelning som handlägger yrkestrafikärenden. Vid Länsstyrelsen i Malmöhus län handläggs ärenden rörande körkortsregister, övriga körkortsfrågor samt yrkestrafikärenden inkl. taxiförarlegitimationer på Trafikenheten. I mindre och medelstora län svarar flertalet handläggare av yrkestrafikärenden även för handläggningen av andra förvaltningsärenden.

*Generaltullstyrelsen*

Generaltullstyrelsens, GTS, huvudsakliga uppgift är att utforma ramar och direktiv samt göra prioriteringar beträffande de uppgifter som åvilar Tullverket. Däri innefattas att påföra och redovisa tull och vissa andra skatter och avgifter, att övervaka att bestämmelser om införsel och utförsel av varor efterlevs och att bedriva viss utrednings- och åklagarverksamhet i fråga om brott mot dessa bestämmelser.

GTS fick en ny organisation den 1 juli 1995. Den innebär att GTS är central myndighet för tolv regionala tullmyndigheter i landet. Vissa av dessa är i sin tur indelade i lokalkontor. Under GTS centralt finns ett antal enheter, varav Trafikbyrån är en. Denna inrymmer Trafiksek-

tionen och Tulldatasektionen. Trafiksektionen handlägger frågor om tillstånd till viss internationell trafik.

GTS är enligt kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV, behörig myndighet för tillstånd till internationell trafik utanför EES. Styrelsen handlägger vidare tillstånd till cabotagetrafik inom EES enligt förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen. GTS utfärdar föreskrifter inom sitt kompetensområde.

GTS handlägger vidare ärenden om tillstånd till sådan internationell trafik som är ålagd tillståndskrav enligt bilaterala avtal. Styrelsen avgör även ärenden om sådan trafik som sker med stöd av intyg eller dokument med anknytning till den Europeiska Transportministerkonferensen (CEMT). Båda de nu nämnda typerna av internationell trafik är antalsbegränsade enligt mellan länderna överenskomna kvoter.

## 2.3 Branscherna

Inom den yrkesmässiga trafiken finns ett brett spektrum av aktörer. Det är stora variationer avseende branschernas struktur, företagsformer m.m. Nedan lämnas en kort översikt över de olika aktörerna.

### *Åkerier*

Vid årsskiftet 1994/95 fanns det i hela landet ca 13 000 åkerier och de flesta företagen hade mellan två och fem lastbilar i sin fordonspark. Vart femte åkeri var ett enbilsåkeri.

Antalet trafiktillstånd för godstrafik uppgick i januari 1996 till 22 000. En tredjedel av tillstånden återfanns i de tre storstadslänen. Vid samma tidpunkt fanns det ca 55 800 yrkestrafikanmälda fordon i godstrafik.

Svenska åkeriförbundet är åkerinäringens dominerande branschorganisation och representerar ca 12 000 företagare med omkring 30 000 fordon och maskiner. Inom förbundet finns ett antal åkeriföreningar, normalt en i varje län.

*Lastbilscentraler*

Från att ha varit beställningskontor för förmedling av uppdrag till främst små åkerier har lastbilscentralerna utvecklats till försäljningsföretag omfattande lastbilstransporter och maskinverksamhet. Landets lastbilscentraler är till största delen ekonomiska föreningar. I föreningens stadgar regleras bl.a. delägarnas rättigheter och skyldigheter. Normalt är det inte tillåtet för delägare att genom egna transportuppdrag konkurrera med centralen, men man kan träffa avtal om undantag för andra typer av verksamheter som bedrivs vid sidan om den verksamhet med fordon som anmälts till föreningen. Delägarna erlägger en insats till föreningen (normalt 15 000—16 000 kr per fordon), som till viss del måste betalas kontant, medan resterande del erläggs genom avdrag från de månadsvisa ersättningarna från centralen. För många åkerier är inkomsterna från lastbilscentralen företagets enda inkomster och delägarna erhåller månatliga avräkningar från centralen på de uppdrag som utförts.

Vid årsskiftet 1994/95 fanns det 192 lastbilscentraler. Av dessa var 56 aktiebolag, 135 ekonomiska föreningar och 1 handelsbolag. Medellastbilscentralen bestod av 42 åkerier och 63 lastbilar. Totalt var ca 8 000 åkerier anslutna till lastbilscentralerna.

*Speditionsföretag*

En speditionsfirma äger normalt inga egna fordon, bortsett från fordon som innehas av indirekt ägda åkerier i form av dotterbolag eller handelsbolag. Speditionsfirman träffar i stället avtal om samarbete med ett eller flera åkerier om godstransporter. Speditören träffar avtal i eget namn och för egen räkning med den som beställer en frakt. De större lastbilsåkerierna arbetar normalt åt ett godsförmedlings- eller speditionsföretag. Förmedlingsföretagen förhandlar ensidigt med kunden och förelägger åkaren pris och övriga villkor. I avtalet mellan speditören och åkeriet stipuleras att åkeriet inte kan rikta några anspråk mot den enskilda kunden i transportuppdraget. Åkeriet får inte heller utan speditörens medgivande träffa avtal med kunden. Det är åkeriet som är innehavare av trafiktillstånd och den som tecknar förekommande försäkringar.

*Bussbranschen*

Busstrafik kan drivas som linjetrafik eller som beställningstrafik med buss. Sådan trafik bedrivs av såväl privata som statligt och kommunalt ägda företag. Av landets busstrafikföretag är ca 80 procent eller 500 anslutna till Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR. Antalet tillstånd till linjetrafik var i januari 1996 ca 140 med omkring 1 300 anmälda fordon i sådan trafik. Vid samma tid fanns det i hela landet ca 2 000 tillstånd till beställningstrafik med buss och antalet anmälda fordon i sådan trafik uppgick till 13 200.

*Trafikhuvudmännen*

I varje län ansvarar trafikhuvudmannen enligt lag för den kollektiva lokala och regionala persontrafiken. Huvudman är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är dock landstinget huvudman och i Gotlands län kommunen, medan det i Malmöhus län är landstinget och Malmö kommun som är huvudman. Huvudmannens uppgifter kan handhas i ett kommunalförbund, eller genom ett aktiebolag, där de som är huvudman innehar samtliga aktier. Inom ett län kan huvudmannen utan tillstånd driva linjetrafik. Linjetrafik kan drivas även av andra än trafikhuvudmännen och kräver då tillstånd till linjetrafik enligt YTL. Svenska Lokaltrafikföreningen, STLF, organiserar ett trettiotal medlemmar som driver kollektivtrafik i landet.

*Taxibranschen*

Taxibranschens företagsstruktur är inte homogen. Ca 73 procent av taxirörelserna bedrevs i februari 1996 av fysiska personer, omkring 22 procent som aktiebolag och 5 procent som handelsbolag. I januari 1996 fanns det i hela landet 10 000 tillstånd till taxitrafik. Antalet fordon anmälda att användas i sådan trafik uppgick till 14 700. Antal tillstånd var i Stockholms län ca 3 150 samt i Göteborgs och Bohus län resp. i Malmöhus län 1 000 i vardera länet. Antalet fordon i taxitrafik var för de tre storstadslänen 4 750, 1 300 resp. 1 200.

Samarbete mellan taxiföretag sker traditionellt inom ramen för en beställningscentral. Ett antal företag är genom transportöravtal anslutna till en central som för de anslutna företagens räkning tar emot och fördelar transporter. De anslutna företagen är till största delen små, ofta en man — ett taxifordon.

Svenska Taxiförbundet är den största branschorganisationen för landets taxiåkare med knappt 5 400 medlemsföretag, vilket innebär ca 60 procent av branschen. Fria Taxi Riksförbund organiserar mellan 600 och 700 medlemmar, mestadels glesbygdsåkare.

*Biluthyrningsbranschen*

Det fanns i januari 1996 i hela landet totalt omkring 2 600 tillstånd till biluthyrning. Det fanns 24 400 fordon som var anmälda att användas i uthyrningsrörelse. Av dessa var ca 3 400 bussar. I landet finns ca 660 uthyrningsställen, bl.a. de kända kedjeföretagen, bensinstationer m.fl. och de flesta hyr ut lättare fordon. Endast ett fåtal hyr ut bussar och tunga lastbilar. Bussar hyrs också i viss utsträckning ut av kommunala bolag, föreningar m.fl.

Biluthyrningsbranschens Riksförbund, BURF, är ledande branschorganisation med ett sextiotal medlemmar. I maj 1995 omsatte de branschanslutna företagen en miljard kronor, fördelade på ca 740 000 uthyrningar. Drygt 70 procent av företagens bilflotta förnyas varje år.

# 3 Utländska regler

## 3.1 EG:s regelverk på yrkestrafikområdet

### 3.1.1 Allmänt

Europeiska unionen, EU, är ett övergripande, politiskt begrepp som täcker den helhet som utgörs av dels Europeiska gemenskaperna, EG, (Europeiska kol- och stålgemenskapen, Europeiska gemenskapen och Europeiska atomgemenskapen), dels den påbyggnad och fördjupning av gemenskapsarbetet i form av en gemensam utrikes- och säkerhetspolitik och samarbete om rättsliga och inrikes frågor som infördes genom Europeiska enhetsakten år 1986 och fördraget om Europeiska unionen år 1991. Sverige är medlem i EU. Transporter mellan medlemsländerna kan därför benämnas EU-transporter. Det är emellertid endast EG som har normgivningsmakt. De bestämmelser om transporter som finns inom gemenskapen har sålunda antagits med stöd av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (Romfördraget). I den fortsatta framställningen används därför beteckningen EG i fråga om sådana bestämmelser m.m.

En grundläggande princip är att EG-rätt har företräde framför nationell rätt. Om en lagbestämmelse i ett land strider mot en EG-regel är landets domstolar och myndigheter skyldiga att tillämpa EG-regeln framför den inhemska lagen. Detta gäller i princip även om den inhemska normen tillhör landets konstitution (prop. 1993/94:114 Grundlagsändringar inför ett svenskt medlemskap i Europeiska unionen, s. 12).

Övergripande bestämmelser om Sveriges anslutning till EU finns i en anslutningslag (SFS 1994:1500). På olika sakområden kan en svensk anslutning föranleda särskild lagstiftning. Det kan gälla dels lagstiftning som behövs på sakområden som inte täcks av EES-avtalet, dels ändringar av lagar som utfärdats till följd av EES-avtalet och som behöver anpassas i anledning av en anslutning till EU (prop. 1994/95:19 Sveriges medlemskap i Europeiska unionen s. 485 ff.).

### 3.1.2 Närmare om EG-bestämmelserna

Inom transportområdet finns en rad EG-bestämmelser som motsvarar den svenska författningsregleringen på yrkestrafikområdet på det sättet att de reglerar frågor om fordons utrustning och beskaffenhet, trafiksäkerhet, förares utbildning och behörighet, förares arbetstider m.m. Vidare regleras frågor om tillträde till marknaden för gods- resp. persontransporter. Nedan följer en kortfattad översikt över de EG-bestämmelser som har direkt betydelse för den yrkesmässiga trafiken. Inledningsvis bör nämnas att begreppet yrkesmässig trafik inte används inom EG-rätten, utan distinktionen görs mellan tillståndspliktig resp. icke tillståndspliktig trafik. I resp. EG-dokument anges de definitioner som används i det enskilda fallet.

*Körkort*

Rådets direktiv av den 29 juli 1991 om körkort (91/439/EEG) har genom SFS 1996:320 införlivats med svensk rätt (prop. 1995/96:118, bet. 1995/96:14, rskr. 1995/96:195). Körkortslagens (1977:477), KKL, regler har anpassats till EG-bestämmelserna om körkort m.m. Se närmare härom under avsnitt 8.

*Kör- och vilotider m.m.*

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter innehåller bestämmelser om fordonens besättning vid gods- resp. persontransporter samt detaljerade bestämmelser om körtider, raster och viloperioder.

Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter reglerar krav på färdskrivarutrustning samt typgodkännande, installation och besiktning av färdskrivare samt om utrustningens användning.

De myndigheter som skall pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt de nämnda EG-förordningarna regleras för Sveriges del i förordningen 1995:521, se nedan under 3.1.3.

*Utbildning av förare*

Rådets direktiv av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon (76/914/EEG) innehåller som namnet antyder bestämmelser om den utbildning som krävs för yrkesförare. I direktivet anges att man vid fastställande av en miniminivå för sådan utbildning särskilt bör ta hänsyn till de olika förutsättningar som råder för gods- resp. persontransporter på väg. Enligt artikel 1 är minimikravet körkort samt att man har gått igenom den utbildning som nämns i bilaga till direktivet, dvs. har kunskap om fordonet och om transporter samt har erfarenhet från körning av last- eller passagerarfordon.

*Tillträde till yrket*

Rådet har utfärdat gemensamma villkor för tillträde till åkeriverksamhet genom
1. direktiv av den 12 november 1974 om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella godstransporter på väg (74/561/EEG),
2. direktiv av den 12 november 1974 om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella persontransporter på väg (74/562/EEG) samt
3. direktiv av den 12 december 1977 om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för utövare av gods- och persontransporter på väg, och åtgärder för att underlätta för dessa att utöva sin rätt till etableringsfrihet (77/796/EEG).

Genom direktiv av den 21 juni 1989 om ändring av 74/561/EEG, 74/562/EEG och 77/796/EEG (89/438/EEG) har de nämnda direktiven kompletterats på en rad viktiga punkter.

I resp. direktivs ingress anges att det uttryckliga syftet med de gemensamma regler som införts genom direktiv 74/561/EEG och 74/562/EEG är att bidra till att rationalisera transportmarknaden och att höja kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls av transportföretagen samt att säkerställa att rätten till etableringsfrihet verkligen kan utnyttjas. I direktiven fastställs tre villkor för att erhålla rätt att bedriva yrkesmässig transportverksamhet, nämligen gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens. Även om direktiven innehåller ett antal föreskrifter om yrkeskompetens, ger de ingen definition av de två första villkoren utan överlåter på medlemsstaterna att vidta lämpliga åtgärder på nationell nivå. De rekommenderar dock samordning av sådana åtgärder vid en senare tidpunkt. I det följande har ändringarna genom direktivet 89/438/EEG beaktats.

I direktivet 74/561/EEG avses med yrkesmässiga godstransporter på väg den verksamhet som bedrivs av ett företag som mot vederlag transporterar gods antingen med ett motorfordon eller en fordonskombination (artikel 1.2). Direktivet skall inte gälla för företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med hjälp av fordon med en tillåten nyttolast av högst 3,5 ton eller en högsta tillåten vikt av högst sex ton. Medlemsstaterna får dock sänka sagda gränsvärden för alla eller vissa typer av transportverksamhet (artikel 2.1).

Företag som önskar yrkesmässigt bedriva godstransporter på väg skall a) ha gott anseende, b) ha tillräckliga ekonomiska resurser och c) uppfylla kravet på yrkesmässig kompetens. Om sökanden är en fysisk person som inte uppfyller villkor c, får han likväl beviljas tillstånd, förutsatt att han anvisar annan person som uppfyller villkoren a och c och som varaktigt och reellt skall leda företagets transportverksamhet. Om sökanden inte är en fysisk person måste krav a och c vara uppfyllda av den eller de personer som varaktigt och reellt skall leda företagets transportverksamhet (artikel 3.1).

Medlemsstaterna skall bestämma de villkor som företag som är etablerade på deras territorium måste uppfylla för att tillgodose kravet på gott anseende. De skall föreskriva att detta krav inte är uppfyllt eller inte längre är uppfyllt, om den eller de fysiska personer som måste uppfylla detta krav enligt artikel 3.1

— har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,

— har förklarats olämpliga att bedriva transportverksamhet i enlighet med gällande bestämmelser,

— har dömts för allvarliga upprepade överträdelser av gällande bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen, vägtransporter, särskilt bestämmelserna om förarnas arbets- och viloperioder, nyttofordons vikt och mått, trafik- och fordonssäkerhet.

Kravet på gott anseende skall fortsätta att anses som icke tillgodosett tills rehabilitering har ägt rum eller annan åtgärd med likvärdig effekt har vidtagits i enlighet med gällande nationella föreskrifter (artikel 3.2).

a) Tillräckliga ekonomiska resurser skall bestå i att ha tillgång till tillräckliga ekonomiska medel för att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget.

b) Vid bedömning av ekonomisk ställning skall beaktas: i förekommande fall företagets årsbokslut, tillgängliga medel inräknat bankmedel, möjligheter till överdrag och lån, alla tillgångar inräknat egendom som företaget kan utnyttja som säkerhet, kostnader inräknat inköpskostnader eller första betalningar för fordon, lokaler anläggningar och utrustning samt rörelsekapital.

c) Företaget skall förfoga över ett kapital och reserver om minst 3 000 ecu per fordon eller 150 ecu per ton av högsta tillåtna vikt hos de av företaget använda fordonen, beroende på vilken siffra som är lägst.

d) I fråga om a—c får som bevis om ekonomiska resurser godtas bekräftelse eller försäkran av en bank eller motsvarande institut. Sådan bekräftelse eller försäkran får avges i form av en bankgaranti eller i annan liknande form (artikel 3.3).

Villkoret i fråga om yrkesmässig kompetens är att vederbörande skall besitta färdigheter som han visat genom att avlägga ett skriftligt prov som kan ha formen av flervalsfrågor och som i de ämnen som är förtecknade i bilagan skall vara arrangerat av den myndighet eller det organ som medlemsstaten har utsett att ansvara för detta.

Sökande, som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet på företagsledningsnivå i ett transportföretag, får befrias från kravet på genomgånget prov (artikel 3.4).

Företag som kan styrka att de före den 1 januari 1978 hade behörighet att yrkesmässigt bedriva nationella och/eller internationella godstransporter på väg skall vara befriade från kravet att styrka att de uppfyller villkoren i artikel 3 (artikel 5).

Tillstånd att yrkesmässigt bedriva godstransporter skall återkallas om föreskrifterna i artikel 3.1 a, 3.1 b, eller 3.1 c inte längre är uppfyllda. Tillräcklig tid skall dock medges för att utse en ersättare (artikel 6.2).

Om sådana allvarliga överträdelser eller lindrigare, upprepade överträdelser har begåtts mot reglerna för transporter på väg av i landet icke bosatta transportörer, som kan leda till indragning av tillstånd, skall medlemsstaterna förse den medlemsstat där transportören är etablerad med all tillgänglig information om dessa överträdelser och de påföljder som de har utdömt (artikel 6a).

För persontransporter gäller direktiv 74/562/EEG. I direktivet avses med yrkesmässiga persontransporter på väg den verksamhet som bedrivs av ett företag, som med hjälp av motorfordon, byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera mer än nio personer — inkl. föraren — och är avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot betalning av de transporterade personerna eller av researrangören (artikel 1.2).

Övriga bestämmelser i 74/562/EEG överensstämmer med vad som sagts beträffande yrkesmässiga godstransporter i 74/561/EEG.

Rådets direktiv 77/796/EEG skall tillämpas på sådan verksamhet som omfattas av de nämnda direktiven 74/561/EEG och 74/562/EEG. Direktivet innehåller föreskrifter om de intyg och bevis som krävs

enligt de två nämnda direktiven om tillstånd för yrkesmässig godsresp. persontrafik.

Ett värdland skall som tillräcklig utredning om god vandel och konkursfrihet godta utdrag ur rättsvårdande myndighets register eller likvärdig handling eller om sådan handling inte kan erhållas, en på visst sätt avgiven försäkran. Handlingar som utfärdats i enlighet med vad som nu sagts skall inte godtas, om de ges in mer än tre månader efter utfärdandet (artikel 3).

Om det i ett värdland krävs intyg om ekonomisk ställning skall den staten godta motsvarande intyg, som har utfärdats av banker i ursprungslandet eller i det land varifrån den utländska medborgaren kommer (artikel 4).

Som tillräcklig utredning om yrkeskunnande skall medlemsstaterna godta de intyg som avses i direktiven 74/561/EEG resp. 74/562/EEG och som utfärdats av en annan medlemsstat, om intygen grundas på prov som sökanden har avlagt eller på fem års praktisk erfarenhet.

EU-rådet har helt nyligen antagit ett nytt direktiv, rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter. Det nya direktivet sammanför i förtydligande och rationaliserande syfte de nu nämnda direktiven till ett enda dokument. Det innehåller inte några sakliga ändringar av de ovan beskrivna bestämmelserna. I ingressen till det nya direktivet sägs följande.

> Transportmarknadens organisation är en väsentlig faktor för genomförandet av den i fördraget föreskrivna gemensamma transportpolitiken.
>
> Antagandet av åtgärder som syftar till en samordning av villkoren för rätten att yrkesmässigt bedriva godstransporter är ägnat att främja ett effektivt utnyttjande av etableringsrätten.
>
> Det är nödvändigt att föreskriva införandet av gemensamma regler för rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella vägtransporter, för att höja utbildningsnivån och därigenom bidra till en sanering av marknaden och till förbättrad service i användarnas, transportföretagens och samhällsekonomins intressen samt till en ökad trafiksäkerhet.
>
> Reglerna om rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella vägtransporter bör därför innehålla krav med avseende på gott anseende, ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens.

Dessa regler behöver dock inte omfatta vissa typer av transporter som har liten ekonomisk betydelse.

Från och med den 1 januari 1993 regleras rätten att bedriva godstransporter på väg över gränserna av ett system med gemenskapstillstånd som beviljas på grundval av kvalitetskriterier.

När det gäller kravet på gott anseende visar det sig för att effektivt sanera marknaden nödvändigt att på ett enhetligt sätt göra rätten att yrkesmässigt bedriva transportverksamhet beroende av att sökanden inte har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, av att han inte har förklarats olämplig att utöva yrket och av att han uppfyller de föreskrifter som är tillämpliga på yrkesmässiga transporter på väg.

När det gäller kravet på tillräckliga ekonomiska resurser är det nödvändigt, i synnerhet för att säkerställa lika behandling av företagen i de olika medlemsstaterna, att fastställa vissa kriterier som vägtransportörerna måste uppfylla.

I fråga om gott anseende och ekonomiska resurser bör de relevanta handlingar som är utfärdade av behörig myndighet i vägtransportörens ursprungsland eller det land han kommer från godtas som tillräckliga bevis för rätten att i en annan värdmedlemsstat bedriva ifrågavarande verksamhet.

När det gäller yrkesmässig kompetens förefaller det lämpligt att föreskriva att de sökande vägtransportörerna förvärvar sådan kompetens genom att avlägga ett skriftligt examensprov men att medlemsstaterna får undanta sökanden från ett sådant prov, om han kan styrka att han besitter tillräcklig praktisk erfarenhet.

I fråga om yrkesmässig kompetens skall värdlandet godta de intyg som utfärdats i enlighet med gemenskapsbestämmelserna om att yrkesmässigt bedriva transporter på väg.

*Godstransporter*

Rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorium reglerar tillståndsförfarandet för godstransporter. För att bedriva internationell godstransport krävs ett *gemenskapstillstånd, ett s.k. blått tillstånd*. Ett sådant tillstånd utfärdas för det transportföretag som bedriver godstransport på väg i yrkesmässig trafik och som är etablerat i en medlemsstat i enlighet med denna medlemsstats lagstiftning, dvs. som har ett nationellt tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (artikel 3).

Gemenskapstillståndet utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten. Det utfärdas i transportföretagets namn och får inte överlåtas (artikel 5). Tillståndet utfärdas för en tid av fem år och kan förnyas (artikel 6).

När ett sådant tillstånd utfärdas skall det finnas så många vidimerade kopior som det finns fordon anmälda för tillståndet. Originaldokumentet skall förvaras av transportföretaget medan en vidimerad kopia skall medföras i varje fordon.

När ansökan om gemenskapstillstånd görs och senast fem år efter utfärdandet av tillståndet samt därefter minst vart femte år skall de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten kontrollera att transportföretaget uppfyller eller fortfarande uppfyller villkoren för att inneha tillstånd (artikel 7). Om dessa villkor inte är uppfyllda skall ansökan om utfärdande eller förnyande av tillstånd avslås. Ett tillstånd kan också återkallas i vissa fall, såsom då innehavaren inte längre uppfyller villkoren för tillstånd eller har lämnat oriktiga uppgifter om förhållanden av betydelse för att utfärda ett tillstånd (artikel 8).

Vissa typer av transporter är undantagna från skyldigheten att ha gemenskapstillstånd eller annat transporttillstånd, bilaga 2 till förordningen. Bland undantagna transporter nämns allmän postbefordran, transport av skadade eller havererade fordon, godstransport med motorfordon vars bruttovikt inkl. släpvagn inte överskrider 6 ton eller vars tillåtna nyttolast inkl. släpvagnens last inte överskrider 3,5 ton.

När Österrike blev medlem i unionen beviljades landet undantag från bestämmelserna i (EEG) nr 881/92. För trafiken genom Österrike gäller därför kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till Anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och Sverige. Förordningens bestämmelser hänger samman med Österrikes från transportsynpunkt strategiska geografiska läge och att landet vid medlemskapet uppnått undantag från bestämmelserna om i princip fri trafikeringsrätt inom unionen. Österrike delar till varje övrigt land ut ett antal s.k. miljöpoäng enligt ett kvotsystem. Trafiken genom Österrike begränsas till denna kvot, enligt närmare bestämmelser i den nämnda förordningen. I protokollet nr 9 regleras därutöver trafiken till och från Österrike.

*Persontransporter med buss*

För persontransporter gäller rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss. Enligt artikel 1, den s.k. räckviddsparagrafen, gäller förordningen sådana internationella persontransporter med buss inom gemenskapens territorium som utförs i yrkesmässig trafik eller för egen räkning av transportföretag, som är etablerade i en medlemsstat enligt dess lagstiftning, med fordon som är registrerade i denna medlemsstat och som genom sin konstruktion och utrustning är lämpade och avsedda för transport av mer än nio personer, föraren medräknad. Förordningen gäller också resor som i samband med dessa transporter företas med fordon av detta slag utan passagerare. I förordningen används följande beteckningar med de betydelser som anges nedan:

*1. Linjetrafik*
Med linjetrafik avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt. Som linjetrafik anses också, oavsett vem som bedriver trafiken, sådan trafik för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare som bedrivs i enlighet med vad som sägs ovan. Sådan trafik betecknas som *speciell reguljär trafik*. Denna trafik omfattar
a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,
b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter,
c) transport av soldater och deras familjer mellan deras ursprungsland och det område där förläggningarna är belägna,
d) stadstrafik i gränsområden.

*2. Pendeltrafik*
Med pendeltrafik avses trafik i form av upprepade tur- och returresor för befordran mellan en enda avreseort och en enda bestämmelseort av i förväg bildade grupper av passagerare. Varje grupp av passagerare som har gjort utresan tillsammans skall senare tillsammans göra återresan till avreseorten. Med avreseort och bestämmelseort avses de platser där resan börjar resp. slutar samt platser inom en radie av 50 km från dessa orter.

*Pendeltrafik med logi* omfattar förutom transporten logi, med eller utan måltider, på bestämmelseorten och eventuellt under resan för minst 80 procent av passagerarna.

*3. Tillfällig trafik*
Med tillfällig trafik avses sådan trafik som varken utgör linjetrafik eller pendeltrafik. Dit räknas
a) rundresor, dvs. trafik där samma fordon används för att befordra en eller flera i förväg bildade grupper av passagerare, som var och en transporteras tillbaka till resans utgångspunkt,
b) trafik
— med i förväg bildade grupper av passagerare i fall då passagerarna inte transporteras tillbaka till utgångspunkten under samma resa, och
— som, i fall då en vistelse på bestämmelseorten ingår, även omfattar logi eller andra turisttjänster, vilka inte har anknytning till transporten eller login,
c) trafik som anordnas vid särskilda evenemang, t.ex. seminarier, konferenser och kultur- och sportevenemang, och som inte omfattas av a eller b,
d) sådan trafik som anges i bilaga 1 till förordningen, samt
e) sådan trafik som inte uppfyller kriterierna i a, b, c eller d, dvs. övrig trafik.

*4. Transport för egen räkning*
Med transport för egen räkning avses sådana transporter som ett företag ordnar för sina anställda eller som en ideell organisation ordnar för sina medlemmar inom ramen för sitt ändamål, om
— transportverksamheten endast är en sidoverksamhet för företaget eller organisationen och
— de fordon som används ägs eller har köpts på avbetalning eller hyrts på långtidskontrakt av företaget eller organisationen samt körs av en anställd i företaget eller av en medlem i organisationen.

För att få bedriva sådan trafik som nu nämnts krävs att transportören har ett inhemskt trafiktillstånd för busstrafik (artikel 3). Tillstånd krävs i princip inte för pendeltrafik med logi, för tillfällig trafik eller för speciell reguljär trafik medan det är tillståndskrav för linjetrafik och pendeltrafik utan logi, liksom för viss övrig tillfällig trafik (artikel 4). Tillstånd skall utfärdas i transportföretagets namn och får inte överlåtas. Det transportföretag som har fått tillstånd får dock, om prövningsmyndigheten tillåter detta, bedriva trafiken genom en underentreprenör. Giltighetstiden för ett tillstånd skall vara högst fem år för linjetrafik och högst två år för pendeltrafik utan logi (artikel 5). Ansökan om tillstånd görs hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där avreseorten är belägen (artikel 6). För tillstånd krävs samtycke från de behöriga myndigheterna i samtliga de medlemsstater där passagerare tas upp eller sätts av (artikel 7).

I artikel 7 punkt 4 behandlas de situationer då en ansökan får avslås, nämligen bl.a. om
a) sökanden tidigare har underlåtit att följa nationell eller internationell lagstiftning om vägtransporter, begått grova överträdelser av trafiksäkerhetslagstiftningen eller, vid en ansökan om förnyat tillstånd, inte följt villkoren för tillståndet, eller om
b) det kan påvisas att den trafik som ansökan gäller direkt skulle äventyra upprätthållandet av sådan linjetrafik som redan har beviljats tillstånd för, det kan påvisas att trafiken allvarligt skulle påverka en jämförbar järnvägstrafiks livsduglighet på de direkt berörda avsnitten eller det visar sig att den trafik som ansökan gäller endast tar sikte på de mest lönsamma delarna av de berörda förbindelserna — dvs. en form av skadlighetsprövning (vår anm.). Det förhållandet att ett transportföretag erbjuder lägre priser än andra eller att förbindelsen i fråga redan trafikeras av andra företag får dock inte i sig utgöra ett skäl för att avslå ansökan.

För övrig trafik, dvs. pendeltrafik med logi samt tillfällig trafik krävs ett *kontrolldokument (waybill)*. Före varje resa skall transportföretaget eller föraren fylla i färdbladet för resan. Originalet skall förvaras i fordonet under hela resan medan en kopia skall förvaras på företagets huvudkontor.

Sådan transport för egen räkning som nämnts ovan är undantagen från all tillståndsskyldighet, men är underkastad en ordning med *certifikat (intyg)*. På fordon som används i sådan trafik skall intyget eller en bestyrkt kopia härav medföras under resan.

De nämnda tillstånden eller kontrolldokumenten skall medföras i fordonet och på begäran visas upp för en behörig kontrollant (artikel 15).

Ett förslag till ändring av förordningen (EEG) nr 684/92 har arbetats fram av kommissionen (Bryssel den 10 maj 1996, KOM(96) 190, 96/0125 SYN). Förslaget, som bl.a. innehåller vissa förenklingar av definitionerna och tillståndssystemet, har inte kunnat beaktas här.

Kommissionens förordning (EEG) nr 1839/92 av den 1 juli 1992 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 684/92 beträffande dokument för internationella persontransporter på väg anger hur olika dokument, färdblad och tillstånd skall vara utformade. Vidare regleras vilka uppgifter en ansökan enligt förordningen (EEG) nr 684/92 skall innehålla.

Till en ansökan skall bifogas tidtabell, befordringstariffer, handlingar som styrker att den sökande uppfyller de krav som gäller i den medlemsstat där han är etablerad för att få bedriva internationella persontransporter med buss, uppgifter om vilket slag av trafik och

vilken omfattning därav sökanden avser att utföra samt en karta över färdvägen med hållplatser utmärkta.

*Cabotage*

Med cabotage avses trafik där personer eller gods transporteras inom ett annat land än det där fordonet är registrerat.

Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes *godstransporter* på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade reglerar cabotage på godstransportsidan. Varje vägtransportföretag som utför yrkesmässig trafik och som innehar det gemenskapstillstånd som avses i förordning (EEG) nr 881/92 skall ha rätt, enligt de villkor som fastställs i denna förordning, att utföra tillfälliga inrikes vägtransporter — cabotage — i en annan medlemsstat — värdmedlemsstat — utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten (artikel 1).

De gemenskapstillstånd och den kvotordning för cabotage som fastställs i artikel 2 skall upphöra att gälla den 1 juli 1998. Från den dagen skall varje icke hemmahörande transportföretag, som uppfyller de villkor som föreskrivs i artikel 1, ha rätt att utföra vägtransporter tillfälligt och utan kvantitativa restriktioner i en annan medlemsstat utan att ha säte eller vara etablerad i den staten (artikel 12). För det gradvisa införandet av den definitiva ordning som avses i artikel 12 skall cabotage utföras från den 1 januari 1994 till den 30 juni 1998 inom ramen för gemenskapskvoten för cabotage (artikel 2).

Ett cabotagetillstånd gäller i två månader. Det skall ställas ut i transportföretagets namn och får inte överlåtas. Varje cabotagetillstånd får endast användas för ett fordon i taget. Transporter som utförs med cabotagetillstånd skall antecknas i ett häfte med körrapporter, som tillsammans med tillståndet skall lämnas in till tillståndsmyndigheten inom åtta dagar efter det att giltighetstiden har gått ut.

Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella *persontransporter* på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande innehåller bestämmelser om cabotage på persontransportsidan. Varje transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg, och som
— är etablerad i en medlemsstat — etableringsstaten — enligt denna stats lagstiftning, och
— har beviljats tillstånd i denna stat att bedriva internationella persontransporter på väg skall under begränsad tid, på de villkor som fastställs i denna förordning, tillåtas bedriva yrkesmässig nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat — värdstaten — utan

att det skall krävas att han har huvudkontor eller annat kontor i den staten. Sådan nationell trafik benämns cabotagetrafik (artikel 1).

Till och med den 31 december 1995 gällde tillståndet att bedriva icke reguljär cabotagetrafik, enligt ordalydelsen i artikel 3, endast slutna rundresor. Därefter är all cabotagetrafik tillåten med undantag av linjetrafik.

Etableringsstaten skall utfärda ett tillstånd till de transportföretag som ansökt om detta och som uppfyller kraven i artikel 1. Den myndighet eller det organ i medlemsstaten som har befogenhet att utfärda tillstånd skall även ha befogenhet att, tillfälligt eller definitivt, återkalla dessa tillstånd. Tillståndet eller en bestyrkt kopia skall förvaras ombord på fordonet och på begäran visas upp för en behörig kontrollant (artikel 5). Även ett kontrolldokument skall finnas i fordonet och på begäran visas upp (artikel 6).

Förordningen (EEG) nr 2454/92 har under år 1994 av EG-domstolen upphävts på formella grunder. Kommissionen har därefter arbetat fram ett förslag till en ny förordning daterad den 12 januari 1996, 96/0002(SYN). I avvaktan på att förslaget antas tillämpas övergångsvis de ovan redovisade reglerna i den upphävda förordningen. Förslaget innehåller i princip tidigare bestämmelser, men på vissa punkter med ett liberaliserat innehåll.

*Biluthyrning*

Biluthyrningsområdet regleras genom rådets direktiv den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (84/647/EEG). Med *fordon* avses i direktivet ett motorfordon, en släpvagn, en påhängsvagn eller en fordonskombination, avsedd uteslutande för varutransporter. Med hyrt fordon avses ett fordon, som mot ersättning och för en bestämd tid i enlighet med ett kontrakt, ställs till förfogande för ett företag som bedriver godstransporter på väg som yrkesmässig trafik eller för egen räkning (artikel 1).

Varje medlemsland skall för trafik mellan medlemsstater tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är registrerade på ett annat medlemslands territorium, under följande förutsättningar:

1. Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med det sistnämnda medlemslandets lagstiftning.
2. Kontraktet avser endast hyra av fordon utan förare och är inte förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.

3. Det hyrda fordonet står uteslutande till företagets förfogande under hyreskontraktets giltighetstid.
4. Det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det.
5. Att ovanstående villkor är uppfyllda skall framgå av vissa dokument, som skall medfölja fordonet. De nämnda dokumenten får vid behov ersättas med en likvärdig handling (artikel 2).

Direktivet skall inte påverka tillämpningen av regler om
— marknaden för godstransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning och därvid särskilt tillträde till marknaden samt, i synnerhet, inskränkningar genom kvoteringar avseende vägkapaciteter,
— priser och villkor för godstransporter på väg,
— hyresprisbildning,
— fordonsimport,
— villkor som reglerar rätten att bedriva verksamhet som uthyrare av fordon för godstransporter på väg (artikel 5).

Vi har under hand inhämtat att nu nämnda direktiv är under omarbetning. I EG-kommissionens förslag till rådsdirektiv om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (13.02.96) konstateras bl.a. att direktiv 84/647/EEG artikel 8 innehåller ett påbud om att artiklarna 3.2 och 4.2 skulle arbetas om senast till den 30 juni 1989. Samma år presenterade EG-kommissionen en rapport om tillämpningen av direktivet och förordade att stryka dels *artikel 3.2*, som från direktivets tillämpningsområde undantar transporter för egen räkning, dels *artikel 4.2*, som ger vissa möjligheter att lägga på restriktioner om minimitid för hyra. EU-rådet ändrade förslaget och antog direktiv 90/398/EEG, som endast delvis uteslöt de nämnda restriktionerna; klausulen om minimitid togs bort, medan man behöll möjligheten för medlemsstater att från direktivets räckvidd undanta transport för egen räkning utförda med fordon med viss högsta tillåten vikt.

I det ovannämnda förslaget till nytt direktiv (13.02.95) konstateras att nya EG-regler inom transportområdet har medfört en ny situation på godstransportsidan. Detta har skett genom rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992, som upphäver alla kvantitativa restriktioner för godstrafik på väg inom EU och genom rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 som, efter en övergångsperiod, den 1 juli 1998 leder till en liberalisering av möjligheten för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade, dvs. cabotagetrafiken släpps fri.

Huvuddragen i ändringsförslaget (13.02.95) är att tillåta hyra av fordon utan förare i en medlemsstat där vederbörande hyresman inte är etablerad. Målet är att möjliggöra hyra av fordon i varje medlemsstat för godstransporter mellan staterna och att undanröja eller utesluta skillnader mellan transport för egen räkning och transport som sker yrkesmässigt.

Sverige har i EG-arbetet reserverat sig mot det förslag till ändring av rådsdirektivet 84/647/EEG, som innebär att hyresavtalen måste vara tidsbegränsade. Sverige anser att detta inte skulle fylla någon funktion om avtalen ändå kan förnyas, jämför artikel 2 punkt 3 ovan.

I ett andra förslag till rådsdirektiv (25.03.1996) läggs därutöver fram förslag till en ny artikel 7. Enligt denna skall medlemsstaterna fastställa de sanktionssystem som skall tillämpas vid överträdelse av de nationella bestämmelser som antas till följd av direktivet. De skall också vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner tillämpas. De sanktioner som fastställs skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Särskilt om kollektivtrafik*

EG-kommissionen har under våren 1996 i en s.k. grönbok, Ett trafiknät för alla — Att förverkliga kollektivtrafikens möjligheter i Europa, lämnat förslag till åtgärder som syftar till att göra kollektivtrafiken mer lockande och lätt att utnyttja. Det framhålls att kollektivtrafiken måste bli mera flexibel och bättre anpassad till kundernas behov; ett nät av kollektivtrafiksystem skall anpassas till varandra så att passagerare lätt kan byta mellan olika färdmedel. Boken innehåller inte någon plan för hur kollektivtrafiken skall gynnas och utvecklas. I stället framhålls att besluten härom måste tas på det lokala och regionala planet. EU:s uppgift är snarare att sprida information om lyckade kollektivtrafiksatsningar och att instifta belöningar till städer och kommuner inom unionen som höjer standarden i transportsystemet. En annan viktig uppgift är att stödja utvecklingen av databaser på området.

### 3.1.3 Svenska författningar föranledda av EG:s bestämmelser

Till följd av att Sverige undertecknade avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) krävdes att EG:s regelverk till vissa delar införlivades med svensk rätt, dvs. att en EES-anpassning

av bestämmelserna skedde. I samband därmed antogs förordningen (1994:905) om tillträde till den internationella transportmarknaden. Därigenom skulle ett antal rådsförordningar gälla som svensk rätt. Lagen (1992:1317) om ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde (EES) tillkom för uppfyllandet av Sveriges förpliktelser enligt EES-avtalet och trädde i kraft den 1 juli 1994. Genom Sveriges medlemskap i EU den 1 januari 1995 upphävdes EES-lagen. Även förordningen 1994:905 har upphört att gälla. Vissa andra svenska författningar har i stället tillkommit för att ange behöriga myndigheter m.m. som skall handlägga de frågor som avses i EG-regleringen. Den upphävda förordningen 1994:905 skall dock fortfarande tillämpas på förhållanden som hänför sig till den tid under vilken förordningen varit i kraft.

I förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter anges de myndigheter som skall pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter. Vidare föreskrivs om vissa definitioner, undantag från bestämmelserna, kontroller, utbyte av information, sanktioner, verkställighetsföreskrifter, m.m.

Förordning (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen ersatte vid medlemskapet den tidigare förordningen (1994:905) om tillträde till den internationella transportmarknaden. I förordningen 1995:525 anges de myndigheter som skall pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt följande EG-förordningar, beskrivna ovan:

1. rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss,
2. rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier,
3. rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, samt
4. rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade.

Vidare föreskrivs om kontroller, sanktioner, avgifter och överklaganden.

I avsnitt 10 behandlas förordningen närmare och lämnas på vissa punkter förslag till ändrade bestämmelser.

### 3.1.4 EEIG

I EU:s medlemsländer kan bolag eller fysiska personer som utövar näringsverksamhet bilda en europeisk ekonomisk intressegruppering, EEIG. För en sådan tillämpas lagen (1994:1927) om europeiska ekonomiska intressegrupperingar (prop. 1994/95:68, bet. 1994/95:LU13, rskr. 1994/95:131) samt förordningen (1994:1933) om register över EEIG. Lagens bestämmelser kompletterar rådets förordning (EEG) nr 2137/85 av den 25 juli 1985 om europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG). Förordningen ger medlemsländerna en rätt att själva besluta i vissa frågor som rör grupperingar.

Syftet med att införa associationsformen EEIG är att förverkliga den inre marknaden genom att underlätta för fysiska personer, bolag och andra rättsliga enheter att kunna samarbeta effektivt över gränserna. En gruppering är framför allt ett samarbetsorgan, eftersom den varken direkt eller indirekt får utöva någon styrning av medlemmarna eller andra företag.

En EEIG kan närmast liknas vid ett *handelsbolag* som verkar över nationsgränserna. En gruppering kännetecknas nämligen av att den inte behöver ha något eget kapital och av att medlemmarna är obegränsat solidariskt ansvariga för grupperingens skulder. Medlemmarna skall vara minst två fysiska eller juridiska personer som själva i olika medlemsländer bedriver ekonomisk verksamhet. Det är inte associationens utan medlemmarnas ekonomiska verksamhet som skall underlättas och främjas. Detta krav har en gruppering gemensamt med en svensk ekonomisk förening. Grupperingen kan tänkas få betydelse inom transportsektorn för samarbete mellan olika länders transportörer.

Enligt svensk rätt är en gruppering en *juridisk person,* eftersom den enligt förordningen kan förvärva rättigheter och ikläda sig skyldigheter och föra talan inför domstolar och andra myndigheter. Några uttryckliga bestämmelser härom har inte ansetts erforderliga.

En gruppering måste ha minst två medlemmar, medan någon övre gräns för medlemsantalet inte finns enligt förordningen. Enligt svensk rätt kan ett handelsbolag ha ett obegränsat antal bolagsmän, och inte heller beträffande aktiebolag eller ekonomiska föreningar finns det

några begränsningar i lag om hur många stiftarna eller aktieägarna får vara. Antalet medlemmar i en gruppering skall därför inte heller för Sveriges del vara begränsat.

Den som är företagsledare för en intressegruppering med säte i Sverige skall vara bosatt inom EES. Den som är underårig eller i konkurs eller som har en förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken eller som ålagts näringsförbud får inte vara företagsledare. En juridisk person får inte heller vara företagsledare.

Den som är i konkurs får inte vara medlem i en intressegruppering som har sitt säte i Sverige, liksom den som är underkastad näringsförbud inte får vara det (2 § EEIG-lagen). Medlem som försätts i konkurs eller som åläggs näringsförbud skall omedelbart utträda ur intressegrupperingen (3 §). Medlemmar och företagsledare i en intressegruppering med säte i Sverige är skadeståndsskyldiga mot grupperingen enligt de regler som gäller för bolagsmäns skadeståndsskyldighet mot bolaget i 2 kap. 14 och 15 §§ lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag (10 §). Några särskilda regler i den svenska lagen om en grupperings obestånd och betalningsinställelse eller om den tidpunkt då ett medlemskap skall upphöra har inte ansetts behövliga.

En intressegrupperings firma skall innehålla orden ''europeisk ekonomisk intressegruppering'' eller förkortningen ''EEIG''. PRV skall föra ett register (EEIG-registret) över

1. sådana intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige och
2. huvud- eller avdelningskontor i Sverige för sådana intressegrupperingar som inte har sitt säte i Sverige.

## 3.2 Danmark

*Allmänt*

I det följande lämnar vi en översikt över yrkestrafiklagstiftningen i våra nordiska grannländer. Beskrivningen av dansk rätt har gjorts mera utförlig än beträffande övriga länder. Danmark är ett nordiskt land och därtill EG-land sedan ett flertal år. Vi har därför ansett att dansk rätt är av särskilt intresse för en jämförelse med våra inhemska förhållanden.

De definitioner av trafikslag m.m. som används i danska författningar stämmer inte helt överens med EG:s definitioner. I stället för att anpassa sig till EG-reglerna har man från dansk sida hittills valt att inom EU arbeta för att dess definitioner samordnas för alla medlemsländer. I samband med en översyn av reglerna som rör buss-

trafiken kommer man dock, enligt uppgift, att överväga en dansk EG-anpassning av definitionerna.

I dansk rätt delas den yrkesmässiga trafiken in i godskörsel, buskörsel och hyrekörsel. Reglerna är gemensamma för trafik i storstäder resp. på landsbygd, förutom särregler för taxi i Storköpenhamn.

Avgränsningen av yrkesmässig buskörsel resp. hyrekörsel gentemot icke yrkesmässig personbefordran har lagts fast i av Trafikministeriet utgivna Retningslinjer, som täcker såväl loven om buskörsel som loven om hyrekörsel. Om följande kriterier är uppfyllda anses körningen som icke yrkesmässig, nämligen om körningen utförs vederlagsfritt av den registrerade ägaren eller brukaren av fordonet eller anställd hos denne och den är ett led i annan verksamhet samt att det uteslutande befordras personer med närmare anknytning till ägaren eller brukaren. De nämnda kriterierna gäller både för fordon för högst nio personer och de för minst tio personer.

I bekendtgörelse nr 425 av den 1 juni 1992 om körekort regleras bl.a. körkort för yrkesmässig personbefordran. Körkort för motorfordon som används för yrkesmässig personbefordran kan erhållas på ansökan av den som

1. har fyllt 21 år,
2. har körkort av kategori B (personbil) och
3. har gått igenom ett körprov för yrkesmässig personbefordran (30 §).

Faerdselsstyrelsen administrerar de bestämmelser om körutbildning och körprov som har utfärdats av Trafikministeriet. Körundervisningen kan ske i privat regi på s.k. AMU-center, eller vid militärens körskolor. Polisen ansvarar för själva körproven, liksom körproven för körkort för yrkesmässig personbefordran och för utfärdandet av körkort. Från kraven på särskilda kör- och kunskapsprov finns undantag för den som redan förmodas ha motsvarande kunskaper, såsom polisens och militärens förarprövare och godkända körlärare.

För yrkesförare gäller krav på ”straffri vandel”. Det är inte fråga om ett absolut krav på straffrihet, utan här avses dels brott som har samband med yrkesutövningen och som inträffat inom en viss tid, dels generellt grova brott. Hur lång tid som efter begånget brott måste förflyta innan körkort kan erhållas beror på brottets art och övriga omständigheter.

Det särskilda körkortet för yrkesmässig trafik ställs ut med en giltighetstid på fem år. Kortet förnyas efter det att nytt läkarintyg getts in. Behörigheten kan dras in om förutsättningarna härför inte längre är uppfyllda.

*Ekonomiska krav för tillståndshavare*

I Danmark gäller vissa ekonomiska krav för innehavare av tillstånd till godstrafik med fordon som har en totalvikt på mer än 6 ton samt för yrkesmässig personbefordran med buss, dvs. fordon för fler än 9 personer föraren medräknad. Taxitrafiken är således undantagen. De ekonomiska kraven är, sedan regleringen för godskörsel nyligen ändrats, olika höga för gods- resp. busstrafik. För de två första tillstånden (fordonen) i godstrafik ställs kapitalkrav på 150 000 danska kr och därutöver krav på 30 000 kr för varje tillkommande fordon, medan kravet för busstrafik fortfarande är 100 000 kr för de två första tillstånden (fordonen) resp. 25 000 kr för tillkommande fordon. Det finns olika sätt för sökanden/tillståndshavaren att visa att kraven är uppfyllda. I första hand företes självdeklaration och i andra hand ett intyg på ett särskilt formulär av en godkänd eller auktoriserad revisor. Sökanden kan dock alternativt ställa säkerhet från ett försäkringssällskap eller bank med ett av Direktoratet för vejtransport närmare fastställt belopp. Ansökan kan avslås om sökanden har väsentliga skulder till det allmänna. Direktoratet för vejtransport kan vidare kräva att det tas fram upplysningar från offentliga myndigheter för bedömandet av de ekonomiska förhållandena. Tillståndsmyndigheten kan också ställa krav på att en årsbudget och en finansieringsplan ges in om det rör sig om en ny verksamhet eller om Direktoratet i övrigt begär det.

*Godstrafik*

Godstrafiken regleras av Trafikministeriets lovbekendtgörelse nr 259 av den 12 april 1995. Därutöver finns administrativa föreskrifter, nämligen Trafikministeriets bekandtgörelse nr 908 av den 29 november 1995.

För såväl gods- som busstrafik gäller samma hårda krav för tillträde till yrket, dvs. för att få tillstånd till yrkesmässig trafik. Dessa är att vederbörande skall

— vara medborgare i och bo i Danmark samt vara myndig,

— inte ha ställt in sina betalningar, vara försatt i konkurs, eller ha skulder till det allmänna på 50 000 kr eller mer samt i övrigt ha ekonomiska förutsättningar,

— inte vara straffad för brott som kan inverka på trafikutövningen, i första hand brott mot yrkestrafikregler samt grövre brott mot straffloven, samt

— ha det yrkeskunnande som krävs, vilket innebär en kombination av erfarenhet av yrket under minst tre år såsom chaufför eller liknande under de senaste tio åren inom det område tillståndet avser samt viss utbildning i form av kurser för företagare. För en juridisk person gäller kraven såväl företaget som de enskilda personer som företräder det. Det kontrolleras även att det inte föreligger bulvanskap.

Ett tillstånd till godstrafik har en giltighetstid av fem år och flera tillstånd kan meddelas samma sökande. Det är alltså regeln om ett tillstånd per fordon som tillämpas. Tillståndet skall utnyttjas i den verksamhet som legat till grund för ansökningen och det kan varken helt eller delvis överlåtas till annan (6 § lovbekendtgörelse nr 322).

Tillstånd till godstrafik meddelas av Faerdselsstyrelsen när det är fråga om okomplicerade ärenden, vid utvidgning av verksamhet samt beträffande internationella tillstånd inom och utanför EES. Beträffande tillståndsfrågor av mera principiell natur är Vejtransportrådet tillståndsmyndighet (8 § lovbekendtgörelse nr 259). Ett tillstånd kan återkallas om vissa överträdelser skett. Återkallelsen sker på en tid av ett till fem år eller tills vidare.

I vissa fall kan kvarhållande av fordon och gods ske, om godskörsel utförs i strid mot gällande regler. Det anses som en mycket effektiv sanktion, som även har en betydande preventiv effekt.

Vid den revidering av bestämmelserna om godskörsel som nyligen trätt i kraft (den 1 januari 1995, se ovan) har i bekendtgörelse nr 259 förts in en ny 17 a § vari föreskrivs, att vid särskilt grova eller upprepade överträdelser av bestämmelserna om godskörsel kan det vid överträdelsen använda fordonet *konfiskeras*, om det är påkallat för att förebygga ytterligare överträdelser och om det inte är orimligt att så sker. I förarbetena till bestämmelsen (lovförslag nr L 23, Folketinget 1994—95, Bemärkninger til lovforslaget s. 5) anges, att den skall tillämpas endast i de fall då myndigheterna inte har kunnat stoppa den olovliga trafiken med de hittills existerande sanktionsmöjligheterna, såsom återkallelse av tillstånd och böter.

### *Busstrafik*

Buskörselområdet regleras av Trafikministeriets lovbekendtgörelse nr 323 av den 6 maj 1992. Därutöver gäller administrativa föreskrifter utfärdade av Trafikministeriet, bekendtgörelse nr 678 av den 5 oktober 1990.

Tillstånd till busstrafik meddelas av Faerdselsstyrelsen resp. Persontrafikrådet. Den som utför yrkesmässig personbefordran med fordon registrerat för fler än nio personer inkl. föraren, dvs. enligt

definitionen en buss, skall ha tillstånd. I okomplicerade ärenden, vid utvidgning av verksamhet samt beträffande internationella tillstånd inom och utanför EES är det Faerdselsstyrelsen som beviljar tillstånd och i andra fall, vid tillståndsfrågor av mera principiell natur, är Persontrafikrådet tillståndsmyndighet. Tillstånd meddelas efter en behovsprövning utifrån antalet befintliga kollektiva trafikförbindelser, se 4 § lovbekendtgörelse nr 323.

En sökande kan ges flera tillstånd som gäller för en tidsrymd av upp till åtta år (1 § bekendtgörelse nr 450). Därefter prövas om kraven för tillstånd är uppfyllda och nya tillstånd utfärdas. Det krävs inte förnyade kurser eller prov. Om kraven inte är uppfyllda föreligger grund för återkallelse av tillstånden. Ett tillstånd kan återkallas under löpande giltighetstid i vissa fall, t.ex. om innehavaren har skulder till det allmänna. Uppgift härom lämnas till tillståndsmyndigheten av andra myndigheter, såsom skattemyndigheterna. Beslut om återkallelse kan överklagas till domstol, medan vissa beslut beträffande internationella tillstånd överklagas till Trafikministeriet. Ministeriets avgöranden (även andra beslut än avseende återkallelse) kan överklagas till domstol.

För den kollektiva persontrafiken finns vissa särskilda regler i två lovbekendtgörelser nr 492 resp. 493 av den 16 juni 1995 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik resp. om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden för hovedstadsområdet.

Beträffande förare av buss gäller krav på körkort för yrkesmässig personbefordran, genomgången kurs i nödhjälp samt vissa kunskapsprov (27 § bekendtgörelse nr 678).

### *Taxitrafik*

Lovbekendtgörelse nr 823 av den 29 september 1992 och bekendtgörelse nr 401 av den 14 september 1979 är de författningar som närmast reglerar hyrekörselområdet, dvs. taxitrafiken. Dessa författningar innehåller bestämmelser om yrkesmässig personbefordran med fordon inrättade för högst nio personer inkl. föraren.

Efter att det varit en fri taximarknad från 1950-talet infördes i Danmark under 1970-talet en reglering. I Danmark finns 275 självstyrande kommuner, varav 20 i Storköpenhamn. I de enskilda kommunerna finns en kommunalbestyrelse, som är tillståndsmyndighet för taxitrafik. För Storköpenhamn finns i stället en hyrevognsnaevn. I hela landet finns mellan 5 000 och 6 000 tillstånd till taxitrafik i s.k. almindelig hyrekörsel, varav 2 400 i Köpenhamn. Det finns alltså en antalsbegränsning, dvs. antalet tillstånd till taxitrafik är begränsat. Det

är kommunen resp. Storköbenhavns Hyrevognsnaevn som fastställer behovet av tillstånd för varje kommun efter hörande av de lokala avdelningarna av taxiförbunden. Tillståndsmyndigheten tar vid tillståndsgivningen hänsyn till antalet befintliga tillstånd och kundernas krav på taxitrafiken. Det skall offentliggöras att ett tillstånd är ledigt för ansökan. Den mest erfarne åkaren har förtur, liksom det kan finnas förtur för exempelvis handikappade förare.

Kommunen/nämnden bestämmer också taxans storlek. Detta sker efter ansökan av branschen. Det finns alltså en maximitaxa, som man sällan går under annat än vid kontrakterade körningar såsom färdtjänst. Beställningscentralen lägger anbud på t.ex. färdtjänstresor för medlemmarnas räkning.

Tillståndet gäller för *ett* fordon, men följer personen/tillståndshavaren, inte fordonet. En tillståndshavare kan anlita ytterligare förare. För att få tillstånd till taxitrafik krävs erfarenhet som chaufför ett visst antal år, som varierar beroende på konkurrensen inom området; för Köpenhamns del krävs åtminstone sex—sju års erfarenhet för att komma i fråga. Det är således den enskilde taxiåkaren som är tillståndshavare — ett tillstånd kan inte ges till ett bolag eller annan juridisk person (3 § andra stycket bekendtgörelse nr 823). Regeln utgör också hinder mot att t.ex. en kommun innehar tillstånd till yrkesmässig trafik. Ett tillstånd till taxitrafik kan inte överlåtas.

Definitionen på ett taxifordon omfattar ett fordon för högst nio personer inkl. föraren. Dispens för minibuss för fler passagerare förekommer dock. Det finns minimikrav på storleken på ett taxifordon och ett krav på att fordonet skall ta minst fyra passagerare.

För taxitrafik gäller endast kravet på att sökanden inte får ha skulder överstigande visst belopp till det allmänna, vara ostraffad och ha yrkeskunnande. En taxiåkares yrkeskunnande behöver inte baseras på genomgångna kurser, utan endast på erfarenhet av yrket. Tillstånd kan nekas en sökande på grund av hans vandel. Ett taxitillstånd kan återkallas av utfärdande myndighet vid grova eller upprepade överträdelser av gällande regler eller villkoren i tillståndet, vid andra lagöverträdelser samt vid skulder till det allmänna uppgående till 100 000 kr eller mer. För redan befintliga tillstånd är alltså gränsen dubblerad i förhållande till vad som gäller vid en ansökan om tillstånd. För lagöverträdelser som grund för återkallelse finns inte ett strikt krav på lagakraftvunna domar, utan frågan om återkallelse prövas utifrån en skälighetsbedömning i varje enskilt fall. När det gäller uppkomna skulder gör myndigheten en bedömning av om skulden har uppstått hastigt, om vederbörande gjort allvarliga försök att betala av den, om skulden rör taxirörelsen m.m. Vederbörande uppmärksammas på att frågan om återkallelse aktualiserats, innan något ingripande sker.

Vid återkallelse av ett trafiktillstånd kan bestämmas en spärrtid på ett till fem år eller att beslutet gäller tills vidare. I praktiken anges dock inte en bestämd tid, utan återkallelsen gäller tills vidare. En ny ansökan om tillstånd anses kunna tas upp till prövning ''efter någon tid'', som bedöms från fall till fall. Ett beslut om återkallelse kan gälla omedelbart, t.ex. när beslutet grundas på skulder av viss storlek till det allmänna.

Det finns för taxitrafik även en anslutningsplikt, dvs. enskilda taxiåkare har en plikt att ansluta sig till en beställningscentral om det finns tio taxitillstånd eller fler på orten. En motsvarande rätt att vara ansluten till en central föreligger också. Centralen kan utesluta en medlem som inte betalar sin andel av centralens utgifter. Någon annan möjlighet till uteslutning finns inte. Det är tillståndshavarna som gemensamt äger beställningscentralen, men anslutningsplikten gäller endast att vara medlem; den innebär inte ett tvång att vara delägare (17—21 §§ bekendtgörelse nr 401). Beställningscentralen är auktoriserad, dvs. har tillstånd till att driva sin verksamhet, men har inte något tillstånd att driva taxitrafik. Om antalet anslutna taxiåkare går ned under tio återkallas tillståndet att driva beställningscentral.

Beställningscentralen är en särskild juridisk person. Centralen kan sluta separata avtal med de anslutna åkarna. Inom centralen kan finnas överenskommelser om uniform, färg på bilar m.m. som baseras på frivillighet, men någon sanktionsmöjlighet gentemot trilskande medlemmar finns inte. Vid misskötsamhet av en enskild åkare är det dennes tillstånd som återkallas. Beställningscentralen har inte någon direkt service till de anslutna åkarna, mer än att körningar förmedlas. Centralen har inte egna krav på de anslutna, utöver de lagregler om utmärkning m.m. som finns i bekendtgörelse nr 401 (9—16 §§). En beställningscentral skall ha radio- och telefonförbindelse, en vaktordning, räkenskaper och budget och ett särskilt reglemente om villkor för anslutning av tillståndshavare. Det kan förekomma flera beställningscentraler i samma kommun; i Köpenhamn finns 13 eller 14 centraler, i vissa andra större städer såsom Aalborg, Odense och Esbjerg minst två centraler. Det finns en utvecklingstendens att de små centralerna blir allt mindre och att de större samlar allt fler medlemmar.

Det finns inte krav på särskild utbildning av förare i taxitrafik, utöver reglerna i bekendtgörelse nr 425 om körekort, som innehåller regler om körkort för yrkesmässig personbefordran. Grundkravet är alltså att ha uppnått 21 års ålder, innehav av körkort B (dock ej krav på att ha innehaft körkort en viss tid), ha genomgått ett särskilt förarprov för yrkesmässig personbefordran, medicinska krav (läkarintyg erfordras) samt krav på ''straffri vandel''. Ett sådant körkort

gäller i hela landet men är tidsbegränast till fem år. För att få köra taxi krävs dessutom ett särskilt förarkort för taxi. Ett sådant förarkort ställs ut av kommunen resp. av Storköbenhavns Hyrevognsnaevn och gäller i tillståndsområdet, alltså ett visst geografiskt område.

Det särskilda förarprovet ställer särskilda krav på körskicklighet, medan ett skriftligt prov med multiple choice-frågor ställer krav på kunskap i danska språket — vilket helt enkelt visas genom att provet genomgås på danska — och i lokalkännedom. Det kan noteras att även bussbehörighet (det uttrycks ''busskort'') ger rätt att köra taxi. Det är polisen som utfärdar förarbehörigheten genom en påstämpling på körkortet (såsom de svenska körkortsbehörigheterna C, D och E), medan kommunen (Hyrevognsnaevnen) utfärdar förarkortet för sitt område, dvs. två separata handlingar. Förarkortet utfärdas för en tid av fem år och kan förnyas efter det att nytt läkarintyg har getts in. Förarkortet för yrkesmässig personbefordran kan återkallas t.ex. om innehavaren begått brott. Återkallelsen bestäms att gälla för en tid mellan ett och fem år eller tills vidare. Det senare alternativet är det som förekommer i praktiken.

Det finns ännu så länge inte krav på taxiförarlegitimation, men ett sådant förslag har arbetats fram av ett utskott inom Trafikministeriet. Förslaget remissbehandlas för närvarande.

Vissa administrativa bestämmelser finns i bekendtgörelse nr 140 av den 24 mars 1981 om kontrolapparater, taksametre og trafikböger i hyrevogne. Där regleras även användandet av taxameter. En tillståndshavares bokföring baserar sig på uppgifterna i taxametern men det finns inte krav på att denna skall vara kvittoskrivande. Ett sådant krav finns dock enligt ett särskilt körselreglement för Storköpenhamn. Det finns vidare ett system med s.k. trafikböcker, som skall utvisa tidpunkt och längd på körningar, taxameterställningar m.m. Trafikboken är dock inte användbar när det gäller kontroll av kör- och vilotid (förordningen EEG nr 3820/85 om kör- och vilotid omfattar inte taxitrafik). Det finns också i en dansk taxibil ett antal ''avkännare'', som på teknisk väg skall dokumentera hur många km som körs med taxameter resp. utan och med passagerare i fordonet resp. utan.

De danska skattereglerna för taxibilar skiljer sig från de svenska och ett danskt taxifordon får inte köras privat, eftersom skattereglerna är så förmånliga vid anskaffning av taxifordon. Kommunerna och skattemyndigheterna har påbörjat ett samarbete för att komma åt ekonomisk brottslighet inom taxi vilket underlättas av att skattemyndigheterna är kommunala myndigheter. Kontrollproblem uppstår dock när tillståndshavaren har tillstånd i en kommun och bor i en annan, där han alltså betalar skatt.

Taxitrafiken omfattas som nämnts inte av de ekonomiska kraven för tillståndshavare, men det har förts diskussioner om att införa sådana krav, dock beloppsmässigt lägre än för gods- och busstrafik. Syftet är, liksom i Sverige, att försäkra sig om att tillståndshavaren klarar av att driva en påbörjad verksamhet vidare.

I bekendtgörelse nr 401 finns bestämmelser om s.k. speciell hyrekörsel (32 §). Ett tillstånd till taxitrafik kan vara begränsat till speciella körningar som sker utan taxameter. Denna trafik motsvarar i stort sett den svenska hyrverkstrafiken och det är fråga om trafik med limousiner, skolskjutsar och andra fordon för särskilda ändamål. Bilarna får inte vara utrustade med taxiskylt (lykta) eller annan taxiutmärkning. För att komma i fråga för ett sådant tillstånd krävs att tillståndshavaren kan visa upp ett avtal om redan kontrakterade körningar. Tillståndsgivningen är restriktiv och diskussioner förs fortlöpande om att mönstra ut tillståndstypen.

Förslag till en ny lag om hyrekörsel har utarbetats, men förväntas inte behandlas av det danska folketinget förrän till hösten 1996. Enligt förslaget skall införas särskilda tillträdeskrav för taxi motsvarande dem för gods- och bussområdena. Vidare skall det bl.a. krävas särskilda tillstånd för sjuktransporter och införas möjlighet för beställningscentraler att utdöma sanktioner mot sina anslutna tillståndshavare.

*Övriga bestämmelser*

Det saknas särskild reglering av uthyrning av fordon. Däremot ställs krav på den som skall hyra en buss, så till vida att denne måste ha ett yrkestrafiktillstånd eller vara anställd yrkesförare om fordonen används i yrkesmässig trafik. Det ställs inga krav på förare av hyrda bussar som används till icke yrkesmässig personbefordran, om bussen är inrättad för högst 17 personer, föraren inräknad (enligt en undantagsbestämmelse i förordning EEG nr 3820/85, artikel 13). Efterlevnaden av reglerna kontrolleras av polisen vid reguljära kontroller, liksom fallet är beträffande övrig reglering av yrkestrafiken.

Någon lagstiftning som motsvarar den svenska regleringen av transportförmedling finns inte. Regleringen av förmedlingsverksamheten sker i stället inom ramen för annan lagstiftning. Speditörers verksamhet faller in under Ervervsministeriets lagstiftningsområde, dvs. det tidigare Industriministeriet.

## 3.3 Finland

*Allmänt*

Vägtrafiklagen 3.4.1981/267 gäller all trafik i Finland. Lagen innehåller allmänna bestämmelser om regleringen av trafiken men även särskilda bestämmelser för förare av fordon, om körkort m.m. Körrätten som gäller buss eller tung fordonskombination upphör alltid när innehavaren fyller 70 år (72 §). I 82 b § anges att en personbil får föras i yrkesmässig persontrafik endast av den som utom körrätt för bil har ett s.k. yrkeskörtillstånd för personbil.

Körkortsförordningen 7.9.1990/845 innehåller de grundläggande bestämmelserna om den körrätt som gäller motordrivna fordon samt om körkort. Körkortsklasserna motsvarar de svenska. Någon s.k. taxibehörighet finns dock inte. Även åldersgränserna är desamma (18 år för B och C-behörighet och 21 år för D-behörighet).

I förordningens 7 kap. finns närmare bestämmelser om det särskilda yrkeskörtillståndet för personbil. Rätt att föra personbil i yrkesmässig persontrafik tillkommer den som, förutom körrätt som motsvarar fordonsklassen, har ett yrkeskörtillstånd som beviljas av polisen på bilens stationsort. Ett sådant kan beviljas den som uppfyller hälsokraven för körkortsbehörigheten C, är lämplig med hänsyn till sina personliga egenskaper, har visst yrkeskunnande och inte har fyllt 70 år.

Yrkeskörtillstånd får också beviljas så att det gäller endast förande av invalidtaxi. Begränsningen skall då antecknas på yrkestillståndet.

*Ekonomiska krav för tillståndshavare*

På godssidan tillämpas i Finland Trafikministeriets beslut den 27 februari 1991 nr 441 om bl.a. den solvens som krävs av den som idkar tillståndspliktig godstrafik. Häri föreskrivs att säkerhet intill vissa belopp skall ställas av nya sökande eller sökande som vill utöka rörelsen. All godstrafik omfattas av reglerna. Säkerhetens storlek bestäms efter antalet fordon som skall användas i trafiken. För lastbilar är säkerheten 70 000 mark per bil för de två första fordonen och 25 000 mark per bil för de följande fordonen. För person- och paketbilar är säkerheten 20 000 mark per bil för de två första bilarna och 5 000 mark per bil för de följande. Som säkerhet godkänns borgensförbindelse av en penninginrättning eller ett försäkringsbolag. En sådan borgensförbindelse gäller tio år från dess utgivningsdatum.

För den som ansöker om kollektivtrafiktillstånd tillämpas förordningen av den 15 juli 1994 nr 666 om tillståndspliktig persontrafik på

väg. Sökanden anses ha tillräckliga ekonomiska resurser att starta ett företag och att på ett ändamålsenligt sätt sköta trafiken, om han till sitt förfogande har ett kapital eller en reservfond, som uppgår till 100 000 mark per fordon för de två första bussarna och minst 30 000 mark för envar av de därpå följande bussarna. För bussar som har högst 22 passagerarplatser är beloppet 30 000 mark per buss. Det disponibla kapitalet eller reservfonden kan styrkas genom att myndigheten tillställs 1) av bank eller försäkringsbolag utfärdat intyg eller ställd säkerhet, som också kan vara en borgensförbindelse som ställs till tillståndsmyndigheten, eller 2) ett intyg utfärdat av en revisor som har godkänts av en handelskammare eller av Centralhandelskammaren.

*Godstrafik*

Lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg av den 15.2.1991/342 och förordningen härom samma dag nr 346 reglerar godstrafiken. Med tillståndspliktig godstrafik avses sådan transport av gods som mot ersättning utförs på väg med ett motorfordon eller en trafiktraktor. Lagen tillämpas på tillståndspliktig godstrafik inom landet och på internationell godstrafik för vilken krävs transporttillstånd. Trafik som är tillståndspliktig får inte bedrivas utan tillstånd (3 §). Vissa transporter är undantagna från tillståndskrav, exempelvis transport av postförsändelser som utförs av Post- och televerket och transport av gods i samband med utbildning av förare. Tillståndsmyndighet är länsstyrelsen i det län där sökandens hemort finns (6 §). Tillstånd beviljas en sökande som har gott anseende, yrkesskicklighet och solvens och som även annars som person är lämplig att bedriva trafik. För en juridisk person är det den som ansvarar för trafiken som skall uppfylla de nämnda kraven.

Ett trafiktillstånd som har beviljats för trafik i Finland berättigar innehavaren att bedriva trafik inom och utom landet. Trafiktillstånd beviljas för viss tid. Ett tillstånd kan återkallas antingen helt eller för viss tid om tillståndshavaren inte längre uppfyller de nämnda kraven (10 §). Varning kan meddelas.

Bedrivande av olovlig godstrafik föranleder böter eller fängelse i högst tre månader. Enligt bestämmelsen om avbrytande av olovlig trafik kan polisen förbjuda att en transport fortsätts, om den bedrivs utan tillstånd eller ett internationellt transporttillstånd (15 §). Genom en lagändring som trätt i kraft under 1995 har polisen även fått möjlighet att hindra fortsatt färd som sker i strid mot de EG-baserade bestämmelserna om kör- och vilotider.

Förordningen om tillståndspliktig godstrafik på väg innehåller närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av trafiktillstånd m.m. En sökande eller den person som svarar för trafiken skall enligt förordningens 2 § inte anses uppfylla kravet på gott anseende om han

1) under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff, eller
2) under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot bestämmmelser om arbets- eller löneförhållanden, trafikidkande, iakttagande av arbets- och vilotider eller trafik- eller fordonssäkerhet och brotten visar att han är uppenbart olämplig att idka tillståndspliktig godstrafik.

I fråga om vilken yrkesskicklighet som krävs för en tillståndshavare tillämpas Trafikministeriets beslut av den 4 mars 1994 nr 198. Däri föreskrivs att sökanden, eller om denne är en juridisk person, den person som ansvarar för trafiken, skall ha godkänts i en företagarkurs för inrikestrafik som omfattar 140 timmar, eller genom ett fristående prov ha visat att han har motsvarande kunskaper. För den som vill bedriva utrikes trafik tillkommer en företagarkurs för sådan trafik, som omfattar 105 timmar.

*Busstrafik*

Busstrafiken regleras genom lag om tillståndspliktig persontrafik på väg av den 15.2.1991/343 med ändringar i lag härom av den 15 juni 1994 nr 662. Närmare bestämmelser om trafiken finns i förordningen om tillståndspliktig persontrafik av den 15.2.1991/347.

Tillståndspliktig persontrafik kan vara

*linjetrafik* — som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt och vars rutt är fastställd av myndighet,

*snabbturstrafik* — som är snabb linjetrafik där bussen stannar för att ta upp eller lämna av passagerare endast på de platser som fastställs i trafiktillståndet,

*köptrafik* — som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt och som sköts på basis av ett sådant avtal om köp av tjänster som har ingåtts med bl.a. en kommun,

*beställningstrafik* — som bedrivs endast på beställning på det sätt som beställaren bestämmer samt annan tillståndspliktig persontrafik som inte är linjetrafik eller köptrafik,

*kollektivtrafik* — som är linjetrafik, köptrafik eller annan regelbunden persontrafik vars tjänster kan utnyttjas allmänt.

Undantag från tillståndsplikt finns för vissa sjuktransporter, vårdnadshavares transport av barn till skolan m.m.

Tillståndspliktig persontrafik bedrivs med stöd av *kollektivtrafiktillstånd*, som beviljas av länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort, *linjetrafiktillstånd* som beviljas av länsstyrelsen eller, om det är fråga om snabbturstrafik eller linjetrafik som överskrider riksgränsen, av Trafikministeriet. Sådana tillstånd är giltiga i tio år resp. i högst tio år. *Taxitillstånd* eller *sjuktransporttillstånd* beviljas av länsstyrelsen i det län där stationsplatsen för trafiken finns. De är giltiga i högst fem år.

Lag nr 662 innehåller bestämmelser om förutsättningar för beviljande av de olika tillståndstyperna. Ett kollektivtrafiktillstånd beviljas en sökande som rår över sig själv och sin egendom, är solvent, har gott anseende, är yrkesskicklig och även i övrigt som person är lämpad att bedriva persontrafik. För en juridisk person är det den som ansvarar för trafiken som skall uppfylla kraven (9 §).

Linjetrafiktillstånd beviljas en sökande som innehar kollektivtrafiktillstånd. Vid ansökan skall beaktas efterfrågan på trafiktjänster, befintliga trafiktjänster m.m. (9 a §).

Ett trafiktillstånd kan återkallas helt eller för viss tid om innehavaren inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillstånd eller om trafiken inte bedrivs enligt tillståndet eller i övrigt på behörigt sätt.

Beträffande bedömningen av den yrkesskicklighet och solvens som krävs av den som idkar tillståndspliktig busstrafik tillämpas förordningen om tillståndspliktig persontrafik på väg av den 15 juli 1994 nr 666.

I 3 § föreskrivs om företagarkurs i busstrafik omfattande minst 160 undervisningstimmar i vissa angivna ämnen som en förutsättning för beviljande av kollektivtrafiktillstånd. Vidare finns bestämmelser om sådan praktisk erfarenhet av busstrafik som är en förutsättning för tillstånd.

### *Taxitrafik*

Den ovan nämnda regleringen för busstrafiken omfattar även taxitrafiken. Bestämmelserna är uppbyggda kring själva trafiktillstånden. Det finns inte någon obligatorisk kurs eller utbildning för taxiförare, utan särskilda körkort utfärdas av polisen, se körkortsförordningen, 7 kap. om yrkeskörtillstånd för personbil. Något krav på en särskild legitimation för taxiförare finns inte.

Förutsättningar för beviljande av taxitillstånd resp. sjuktransporttillstånd är att sökanden uppfyller kraven enligt 9 § i den ovan nämnda lag nr 662. Det krävs en företagarkurs i taxitrafik samt praktisk erfarenhet som taxichaufför. Vid beviljande av taxitillstånd skall

beaktas den totala efterfrågan inom det huvudsakliga verksamhetsområdet, olika kundkategoriers behov samt ändamålsenligheten och de ekonomiska förutsättningarna hos den företagsverksamhet som ansökan gäller. Närmare bestämmelser om yrkesskicklighet och solvens finns i förordningen nr 666. Beträffande solvenskraven, se ovan. Företagarkurs i taxitrafik om minst 120 timmar är en förutsättning för tillstånd.

Trafikministeriet kan i fråga om varje län fastställa det maximala antalet taxitillstånd. Ministeriet kan även vid behov fastställa taxitaxan, sjuktransporttaxan resp. den riksomfattande seriebiljettaxan för linjetrafiken. Det finns krav på ett tillstånd per fordon, men tillståndshavaren kan ha anställda förare utan egna tillstånd.

Länsstyrelsen utövar tillsyn över de beställningscentraler för taxi som driver sin verksamhet inom länet. Myndigheten kan vid behov förbjuda sådan verksamhet som inte bedrivs enligt gällande bestämmelser.

Det finns än så länge s.k. begränsade persontrafiktillstånd, t.ex. för limousiner, men det finns planer på att avskaffa dessa regler och föra över tillstånden till de allmänna tillstånden för taxitrafik. För närvarande meddelas inte heller några nya begränsade tillstånd (dispenser), vilket har att göra med den gällande behovsprövningen.

### *Övriga bestämmelser*

Det finns inte heller i Finland någon författningsreglering av biluthyrning. Vem som helst får i princip hyra ut ett motorfordon till vem som helst. Det saknas således exempelvis krav på förare av hyrda fordon. Även i Finland har det förekommit olyckor med ovana förare i hyrda bussar och i samband därmed har det — liksom i Sverige — förts diskussioner om att införa strikta regler för förare av hyrda fordon. Hittills har dessa planer dock inte tagit sig några konkreta former.

Någon lagstiftning som motsvarar den svenska regleringen av transportförmedling finns inte i Finland. Regleringen av förmedlingsverksamheten sker i stället inom ramen för annan lagstiftning.

## 3.4 Norge

*Allmänt*

För all trafik gäller vegtrafikloven av den 18 juni 1965 nr 4. Den innehåller bestämmelser om trafikregler, fordon, förares behörighet m.m. Lov om samferdsel den 4 juni 1976 nr 63 reglerar den yrkesmässiga trafiken i Norge. Där pågår dock, liksom i Sverige, en övergripande revision av hela författningsmaterian. Frågan om en avreglering av vissa delar av yrkestrafiken, exempelvis behovsprövningen för taxitrafiken är central. I samband med översynen har höjts röster för att avreglera taxi efter svensk modell.

Lov om samferdsel gäller transport med motorvogn og farty mellan städer i Norge (2 §) och även utanför landet (9 §). Den gäller således inte endast vägtransporter. Därtill finns kompletterande förordningsbestämmelser för de olika typerna av transporter.

I norsk lagstiftning finns ett undantag från tillståndskravet för samåkningstransporter. I 7 § föreskrivs nämligen att tillstånd inte krävs när någon i sin egen personbil tar med sig arbetskamrater eller grannar som passagerare vid egen färd mellan bostaden och arbetsplatsen. Undantag från tillståndskrav gäller också transport av sjuka eller skadade med ambulans. Enligt 8 § krävs inte heller tillstånd till transport av eget gods när transporten är ett led i annan näringsverksamhet, oavsett om vederlag utgår eller inte.

Enligt lov om samferdsel är ett tillstånd till persontransport giltigt i tio år, medan andra tillstånd gäller utan begränsning i tiden (15 §). Ett tillstånd kan inte överlåtas utan tillståndsmyndighetens (Samferdselsdepartementets) samtycke (16 §). Det krävs ett tillstånd per fordon.

Ett tillstånd kan också återkallas under vissa förutsättningar (17 §). Det kan ske om tillståndet inte används eller om annars förutsättningar för tillstånd inte längre föreligger. En viss tid kan bestämmas under vilken nytt tillstånd inte kan beviljas. Närmare bestämmelser om en sådan spärrtids längd finns i förordningsbestämmelser för resp. trafikslag.

En allmän bestämmelse finns om att förare av motorvogn (eller farty) vid tillståndspliktiga transporter skall medföra sådana handlingar som kan styrka att transporten sker i enlighet med ett givet tillstånd.

I 26 § Samferdselsloven finns en straffbestämmelse, genom vilken överträdelser av lagen straffas med böter. Vidare finns i 25 § en administrativ bestämmelse om att polis, Statens bilsakkunnige eller andra som har bemyndigande att företa kontroll enligt samferdselsloven kan, för så lång tid som krävs, förbjuda fortsatt bruk av ett

fordon som används för transport av personer eller gods utan föreskrivet tillstånd eller annat godkännande som krävs enligt lagen.

*Ekonomiska krav för tillståndshavare*

I norsk lagstiftning har för både godstransporter och persontransporter införts krav på att sökanden vid ansökan om ett eller två tillstånd skall förete en garantiförklaring från bank eller försäkringssällskap på 50 000 norska kr per tillstånd. För tillstånd därutöver tillkommer ett belopp på 25 000 kr per tillstånd. Reglerna gäller godstransporter med fordon som har en totalvikt över 3 500 kg, resp. persontransporter med fordon som är registrerade för mer än 9 personer, dvs. taxitrafik omfattas inte. Vid ansökan om tillstånd till persontransporter i linjetrafik skall garanti ställas per fordon som används i trafiken, dock att det sammanlagt inte krävs att garanti ställs för mer än 22 fordon. Ekonomikravet anses likväl inte uppfyllt, om sökanden har väsentliga förfallna obetalda avgifts- eller skatteskulder eller är under ackordsförhandling eller i konkurs. Ansökan skall åtföljas av en attest (intyg) från berörd myndighet.

*Godstrafik*

I 5 § lov om samferdsel regleras godstransport med motorvogn. Tillstånd krävs för godstransport med ett fordon med en totalvikt om 3 500 kg eller mer. Som motorvogn räknas lastbil kombinerad bil och dragbil som är tillåten på allmän väg. Tillstånd söks hos fylkeskommunen och godstrafiktillstånden är inte behovsprövade. Samferdselsdepartementet kan föreskriva om undantag från tillståndsplikten generellt eller i enskilda fall.

Forskrift om godstransport med motorvogn av den 4 des. 1992 nr 1016 innehåller kompletterande bestämmelser om godstransporter. Förordningen föreskriver om tillståndsmyndighet, som är fylkeskommunen där sökanden bor eller där bolaget driver rörelsen. Som generella villkor för tillstånd krävs god vandel, tillfredsställande ekonomiska förutsättningar och tillräcklig yrkeskompetens. Bestämmelserna motsvarar i allt väsentligt de krav som ställs i EG-bestämmelserna på området. Kraven är desamma för såväl gods- som persontrafik.

Att sökanden har god vandel visas genom en s.k. politiattest. Beträffande de ekonomiska kraven, se under särskild rubrik ovan. Yrkeskunnandet kan visas genom att sökanden a) redan är innehavare

av tillstånd, b) företer intyg om genomgången examen från auktoriserad teoretisk utbildning och minst tre års yrkeserfarenhet från transportsektorn eller c) har minst fem års praktik från ledande ställning i transportverksamhet.

Ett eller flera av en tillståndshavares tillstånd kan återkallas i vissa fall. Antalet tillstånd som återkallas är beroende av överträdelsens art. Det kan bestämmas en s.k. karantenetid på maximalt tre år innan ett nytt tillstånd kan beviljas vederbörande.

*Busstrafik*

Den som mot vederlag vill driva persontransport med motorvogn eller farty i rute inom ett fylke (motsvaras närmast av ett landsting eller ett län) kan söka tillstånd till trafiken hos fylkeskommunen. I fråga om trafik som går genom två eller flera län beviljas tillstånd av departementet (Samferdselsdepartementet). Med rutetransport menas transport mellan vissa städer eller på vissa sträckor vid regelbundna tider och transporten är öppen för en obestämd krets av enskilda brukare (3 §).

Forskrift om adgang till yrket i persontransport med rutevogn eller med turvogn av den 4 des. 1992 nr 1013 reglerar busstrafiken. Den som mot betalning vill bedriva persontransport i rute (linjetrafik) eller med turvogn med ett fordon som är registrerat för mer än nio personer skall enligt förordningen ha god vandel, ha tillfredsställande ekonomiska förutsättningar och ha tillräcklig yrkeskompetens. Kraven är desamma som för innehavare av tillstånd till godstransporter, se ovan.

Ytterligare bestämmelser finns i Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartöy av den 8 des. 1986 nr 2170. Enligt förordningen är fylkeskommunen tillståndsmyndighet för trafik som bedrivs inom ett län. Fylkeskommunen kan inom ramen för samferdselslovens bestämmelser föreskriva villkor för tillstånden inom länet eller undanta vissa transporter från tillståndskrav. Förordningen innehåller vidare närmare bestämmelser om linjesträckning, taxor, användande av biljettmaskiner m.m.

*Taxitrafik*

En allmän bestämmelse om tillståndsplikt för persontransport med motorvogn utanom rute finns i 7 §. Därtill gäller Forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute av den 10 juni 1977 nr 8. Tillståndsmyndighet för sådana tillstånd, dvs. huvudsakligen tillstånd till taxitrafik, är fylkeskommunen där verksamheten skall bedrivas.

Fylkeskommunen fastställer det antal tillstånd som skall finnas i varje distrikt och det krävs ett tillstånd per fordon.

Sökanden av ett tillstånd till taxitrafik skall ha uppnått 20 års ålder och förete en s.k. körsedel, som ställs ut av den lokala polismyndigheten efter en vandelsprövning resp. hälsokontroll. Den sökande som har minst två års erfarenhet som taxiförare på heltid har förtur till ett ledigt tillstånd. En innehavare kan ha anställda förare som går under samma tillstånd. Den enskilde föraren skall dock ha s.k. körsedel. Ett taxitillstånd dras in när innehavaren når 70 års ålder.

Fylkeskommunen bestämmer om tillståndshavaren skall vara ansluten till en beställningscentral eller var han skall ha en station. Fylkeskommunen kan i samråd med kommunala myndigheter besluta att det skall finnas beställningscentral i ett distrikt.

Fylkeskommunen kan vidare bestämma att fordon som används i taxitrafik skall var utrustat med plomberad taxameter, radiotelefon, färdskrivare eller annan specialutrustning. Den kan också bestämma om uniform för föraren.

Förordningen innehåller bestämmelser om återkallelse av tillstånd i vissa fall, motsvarande dem som gäller för godstrafiktillstånd, se ovan.

Det finns vidare ett särskilt s.k. selskapsvogntillstånd som ger innehavaren rätt att bedriva transport med ett fordon registrerat för högst nio personer. Det är fråga om särskilda transporter för en enda uppdragsgivare och tillståndet gäller för ett visst fordon. Det kan närmast liknas vid en dispens för hyrverkstrafik. Därtill finns s.k. turvognstillstånd som ger innehavaren rätt att bedriva transport med ett fordon registrerat för fler än nio personer. En sådan transport kan endast företas efter förhandsbeställning för en sluten krets om minst fem personer. Vederlaget för transporten skall vara bestämd på förhand och erläggas av den som har beställt transporten.

Det finns även ett särskilt tillstånd till transport av handikappade.

### *Utlandstransporter*

För transport med motorvogn till eller från ett annat land av personer eller gods krävs ett norskt tillstånd jämte i förekommande fall ett tillstånd från det andra landet (9 §). Den bestämmelsen reglerar också transport inom landet med fordon registrerade i utlandet. Vidare finns kompletterande förordningsbestämmelser till följd av EES-avtalet, Forskrift om internasjonal person- og godstransport, herunder kabotasje, i EÖS-området m.v. av den 29 juni 1994 nr 658. Genom förordningen

har bl.a. rådets förordningar (EEG) nr 881/92, nr 684/92, nr 3118/93 resp. nr 2454/92 giltighet i Norge (se ovan avsnitt 3.1).

*Övriga bestämmelser*

Det finns inte någon separat biluthyrningslag, utan även biluthyrning — utleige av motorvogn — regleras i lov om samferdsel. Enligt dess 10 § krävs inte tillstånd för att driva uthyrning av fordon mot vederlag. Däremot gäller enligt 3 § krav på tillstånd (trafiktillstånd för persontransport med bl.a. motorfordon) för att få hyra ut fordon för mer än 15 passagerare förutom föraren, liksom det krävs att även *hyresmannen* har ett sådant tillstånd.

Någon lagstiftning som motsvarar den svenska regleringen av transportförmedling finns inte heller. Liksom i de övriga nordiska länderna regleras förmedlingsverksamheten i stället inom ramen för annan lagstiftning.

## 3.5 Övriga Europa

Nedan lämnas en kortfattad redogörelse för hur den yrkesmässiga trafiken regleras i några andra europeiska länder, samtliga medlemmar i EU. Svårigheter har visat sig föreligga att redovisa ett fullständigt material. Redogörelsen gör därför inte anspråk på att vara heltäckande. Vissa uppgifter om utländska förhållanden — bl.a. om solvenskraven — finns i resp. sakavsnitt.

### 3.5.1 Frankrike

Vägbalken, Code de la route, innehåller grundläggande bestämmelser för yrkestrafiken, dvs. för godstransport på väg och för kollektivtransport. Därutöver finns speciallagstiftning och förordningar, kungörelser, cirkulär m.m. Även ramlagen 82-1153 av den 30 december 1982 avseende inrikes transporter är central.

*Godstransporter*

Förordningen 86-567 av den 14 mars 1986 avseende godstransporter på väg reglerar frågor om inskrivning i registret för transportörer och i registret för uthyrare. Företag som utövar godstransporter eller hyr ut fordon för godstransporter skall registreras hos en statlig myndighet i regionen, om fordonet överstiger 3,5 ton i tillåten vikt. Efter inskrivning får sökanden ett certifikat.

Inskrivning görs av republikens ombud i regionen (regionprefekten), om sökanden uppfyller villkor för yrkeskompetens samt vissa andra villkor. Krav på professionell kompetens gäller för den som upprätthåller den permanenta ledningen av företaget, eller av dess transport- eller uthyrningsaktivitet.

Attest av yrkeskompetens kan ges till
a) den som genomgått viss utbildning inom juridik, ekonomi, bokföring, handel eller teknik som medger drift av ett transportföretag,
b) den som genomgått ett skriftligt prov,
c) den som har minst tre års yrkeserfarenhet på transportområdet och som genomgått prov på sina kunskaper.

Inskrivning i registret för uthyrare villkoras inte med krav på yrkeskompetens, om uthyrningen inte gäller chaufför eller vissa transporter med specialfordon.

En registrering (ett certifikat) kan återkallas i vissa fall, såsom om innehavaren inte kan driva företaget vidare eller om allvarliga fel har begåtts i verksamheten.

Det s.k. inskrivningscertifikatet ger rätt att utföra transporter i hela Frankrike med fordon som inte överstiger 7,5 ton. För transport med andra fordon krävs ytterligare auktorisation. Sådan auktorisation delas upp i tre klasser, nämligen
a) användning av alla fordon som tillåts i trafik enligt vägbalken,
b) användning av alla fordon med en maximivikt lägre än 26 ton, eller
c) användning av fordon med en maximivikt lägre än 13 ton.

Företagen skall lämna information till myndigheterna om sin verksamhet och sitt kapacitetsbehov, om resultat och förändringar i produktivitet, om efterlydnad av ramlagen för inre transporter och lagar om arbete och vila samt lagarna i vägbalken, särskilt vad avser mått, vikt, hastighet, om företagets skyldigheter i skattehänseende och vad avser sociala avgifter. Ytterligare regler gäller för nya företag.

Auktorisering kan temporärt eller definitivt dras tillbaka (återkallas) om allvarliga och upprepade brott mot reglerna för transporter, arbete eller säkerhet begås av företaget eller dess anställda.

*Persontransporter*

Dekret 85-891 av den 16 augusti 1985, avseende persontransporter i stad och i landsorten gäller utövande av kollektiva transporter, utom taxi, limousiner, ambulanser och brandutryckningsfordon för vilka andra regler finns.

Företag som utövar kollektivtransporter skall registreras av departementsprefekten. Inskrivning villkoras utifrån aspekter som laglydnad (vandel), ekonomiska förhållanden samt yrkeskompetens.

Den som har belagts med näringsförbud, begått brott mot väglagen eller inte uppfyller vissa andra krav anses inte visa tillräcklig *laglydnad*.

Kraven på *ekonomiska resurser* innebär att företaget innehar kapital och reserver till ett värde av minst 21 000 franc per fordon eller motsvarande 1 050 franc per säte i varje fordon, eller innehar bankgaranti för motsvarande belopp.

Attest på *yrkeskompetens* ges till

a) den som har viss utbildning i juridik, företagsekonomi, bokföring, sociallagstiftning, regler för kollektivtrafik på väg, tekniska normer och krav, säkerhet, internationella transporter,

b) den som genomgått ett skriftligt prov, samt

c) den som under minst fem år innehaft en ledande befattning i ett transportföretag och som uppvisar den kompetens som krävs för kollektiva persontransporter.

Ett företag eller en person som inte längre uppfyller kraven kan strykas ur registret.

Det finns särskilda bestämmelser som gäller villkor för att inrätta offentliga transportzoner, kollektivtrafik i landsort, förlikningsprocedurer, tariffer m.m.

En särskild kungörelse av den 15 oktober 1985 innehåller föreskrifter för yrkeskompetens för kollektivtransportyrket. God kunskap krävs i vissa ämnen, såsom juridik, företagsekonomi, bokföring, sociallagstiftning, regler för kollektivtrafik på väg, tekniska normer och krav, säkerhet och internationella transporter.

### 3.5.2 Nederländerna

*Godstransporter*

Vägtransportlagen av den 12 mars 1992 reglerar yrkesmässig transport på väg av gods med lastbil. Lagen gäller inte lastbilar som har en högsta tillåtna lastningskapacitet av 500 kg.

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har tillstånd. Ett tillstånd skall beviljas den som uppfyller krav på laglydnad, ekonomiska förhållanden och yrkeskunnande. Ett högst tre månader gammalt *vandelsintyg* skall bifogas ansökan. Ett sådant intyg utfärdas av en myndighet enligt särskilda regler. Den sökande skall besitta tillräckliga *ekonomiska resurser* för att kunna starta och driva verksamheten. Han skall vidare som bevis om *yrkeskunnande* inneha ett yrkesdiplom som utfärdas av ett examinationsinstitut för yrkestrafikfrågor efter fullgjord examen. Ett tillstånd gäller tills vidare.

Tillståndsmyndigheten får vägra att meddela tillstånd om den sökande haft ett tillstånd som under de två senaste åren blivit återkallat på grund av bristande vandel eller för att inte anställda förare har använts.

Ett tillstånd får återkallas om det meddelats under felaktiga förutsättningar, om förutsättningarna för att meddela tillstånd inte längre är uppfyllda eller om tillståndshavaren vid upprepade tillfällen har använt sig av förare som inte varit anställda hos honom.

Gods får transporteras endast om en fraktsedel har utfärdats för transporten. Fraktsedeln skall ange avsändare och adressat och bl.a. innehålla en beskrivning av godset.

Lagen innehåller vidare regler för yrkesmässig trafik som bedrivs i egen regi. En sådan verksamhet måste registreras. Det huvudsakliga kravet för denna trafik är förbudet att i de fordon som används transportera gods som inte har ett samband med den verksamhet som bedrivs.

### 3.5.3 Storbritannien

I Road Traffic Act från år 1988 och Road Traffic (Driver Licensing and Informations Systems) Act från år 1989 finns bestämmelser om bl.a. trafiksäkerhet, registreringsbesiktningar, körkort och försäkringar. Gods- resp. persontransporter i yrkesmässig trafik regleras huvudsakligen i Transport Act från år 1985, i Goods Vehicles (Licensing of Operators) Act från år 1995 samt i Public Passenger Vehicles Act från år 1981.

Storbritannien delas in i elva trafikområden. Inom varje område meddelas tillstånd av en Traffic Commissioner. Tillstånd krävs i varje trafikområde där verksamhet skall bedrivas och meddelas om sökanden uppfyller krav på laglydnad, yrkeskunnande och har tillräckliga ekonomiska resurser att starta och driva trafikverksamheten. Yrkeskunnandet uppfylls genom att sökanden godkänns vid ett av behörigt organ anordnat prov.

*Godstransporter*

Tillstånd för yrkesmässig befordran av gods krävs dels för sådan trafik som utförs mot betalning åt annan, dels för trafik som utförs i egen regi. Tillståndskravet gäller endast för sådan trafik där fordon överstigande 3,5 ton används. I ansökan skall anges var det avsedda driftstället är beläget. Tillstånd till godstrafik får vägras om förhållandena i företaget är sådana att efterlevnaden av bestämmelser om vilotider, överlast och om fordons utrustning inte kan tillförsäkras. Ett tillstånd får vidare vägras om det valda driftstället är olämpligt från miljösynpunkt.

Tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger eller om meddelade villkor för tillståndet inte har efterlevts.

Tillståndsmyndigheten utövar tillsyn och får för ändamålet utföra nödvändiga undersökningar och kräva in erforderliga handlingar.

*Persontransporter*

För persontransporter gäller att tillståndshavarens ekonomiska resurser skall vara tillräckliga för att kunna hålla fordonen i gott skick och i enlighet med tillämpliga fordonsbestämmelser. För att få föra ett fordon avsett för persontransporter i yrkesmässig trafik krävs en särskild förarlegitimation. Den som vill utföra persontransporter i lokaltrafik måste därutöver registrera sig särskilt. Lokala myndigheter har möjlighet att subventionera lokaltrafik som inte annars skulle kunna utföras.

För *lokaltrafiken inom Londonområdet* gäller dessutom som krav för tillstånd att verksamheten inte strider mot allmänt intresse. Hänsyn skall därvid tas till trafikbehov och särskilda planer för trafiken som upprättats av lokala myndigheter.

För *taxitrafiken i London* gäller särskilda regler. Taxifrågorna sorterar direkt under inrikesministeriet och administreras av The Commissioner of Police of the Metropolis. The Houses of Parliament (riksdagen) avgör taxehöjningar. En höjning förbereds i ministeriet och debatteras i parlamentet innan beslut fattas. Utfärdandet av licenser, kontroll av bilar och förare utförs av The Public Carriage Office, som tillämpar bestämmelserna i Carriage Act. I Conditions of Fitness regleras taxifordonens utrustning. Endast vissa bilmärken godkänns som taxifordon, nämligen FX4 och Metrocab.

Antalet trafiktillstånd avseende taxitrafik är inte begränsat. Flertalet av Londons ca 19 000 legitimerade taxichaufförer är egna företagare.

Det ställs särskilda krav på den som vill etablera sig som s.k. Owner Driver.

För att få köra taxi krävs licens, en s.k. Cab Drivers´ Badge. Det är en grön- eller gulmålad mässingsbricka som föraren har hängande i ett läderband runt halsen. Den gröna brickan, All London Licens, ger behörighet att köra i City of London samt i 32 förortskommuner, medan den gula brickan avser en viss kommun. Carriage Office legitimerar förare efter en utbildningstid om tre till fyra år på en Cab Driver´s School. Prov hålls vid ett 20-tal tillfällen under utbildningen. Innan en licens utfärdas får sökanden gå igenom en läkarundersökning och den allmänna vandeln kontrolleras. En förarlicens gäller i tre år och kan förnyas.

### 3.5.4 Tyskland

I lagen om tillträde till vägtrafiken (Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) av den 29 september 1988 regleras allmänt medborgarnas tillträde till vägtrafiken. I denna lag ingår körkortskrav för olika kategorier av fordon och bestämmelser om fordons registrering och de tekniska krav som ställs på dem, försäkringsbestämmelser m.m.

*Godstransporter*

Vad gäller godstrafik finns regler i lagen om godstrafik med motorfordon (Güterkraftverkehrsgesetz) av den 3 november 1993. Enligt denna lag delas godstrafiken in i när- resp. fjärrtrafik. Närtrafik bedrivs i princip inom ett särskilt definierat område som utgörs av en zon med en radie av 75 km från stationeringsorten. Fjärrtrafik utgörs i princip av övrig trafik. Tillstånd (Erlaubnis) krävs för yrkesmässigt utövande av närtrafik. Ett sådant tillstånd är inte tidsbegränsat. För fjärrtrafik krävs tillstånd (Genehmigung) som är behovsprövat. Förbundstrafikministeriet fastställer och fördelar mellan delstaterna med Förbundsrådets godkännande ett högsta antal tillstånd som får meddelas. Detta antal fastställs mot bakgrund av det allmänna transportbehovet och med hänsyn till trafiksäkerheten. Tillstånden fördelas till trafikutövarna av den behöriga myndigheten i varje delstat. Giltighetstiden är åtta år och tillstånden får inte överlåtas. Ett fjärrtrafiktillstånd berättigar även till närtrafik. Tillstånd för såväl när- som fjärrtrafik kan endast meddelas den som enligt förordningen om rätt att yrkesmässigt utöva godstransporter på väg (Verordnung über den Zugang zum Beruf des

Güterkraftverkehrsunternehmers) av den 3 maj 1991 bedöms lämplig att driva verksamheten.

För den internationella godstrafiken gäller EG-förordningen (EEG) nr 881/92 samt Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen av den 3 februari 1993.

*Persontransporter*

Regler om persontransporter i yrkesmässig trafik finns i lagen om personbefordran (Personenbeförderungsgesetz) i nytryck av den 8 augusti 1990. I denna rättsakt regleras persontrafik med spårvagn, trådbuss, buss och taxi. Tillstånd krävs enligt lagen för linje- och beställningstrafik med dessa fordon. För spårbunden trafik och trådbussar krävs tillstånd för anläggning av bana, linjesträckning och drift av trafiken.

För *linjetrafik med motorfordon* krävs tillstånd för inrättande och drift av trafiken samt för linjesträckningen. Tillstånd meddelas endast om det allmänna trafikintresset tillgodoses genom trafiken. Ansökan om tillstånd till linjetrafik kan avslås om trafiken inverkar negativt på trafiksäkerheten eller inskränker det allmänna trafikintresset, t.ex. om befintlig trafik tillgodoser de behov som finns och den planerade trafiken inte innebär några väsentliga förbättringar.

För *beställningstrafik med motorfordon* krävs tillstånd för trafikens form och drift. Härvid skall anges antal fordon och uppgift om registreringsnummer.

*Taxitrafik* får i princip endast utföras i den kommun där företaget har sitt säte men möjligheter till undantag från denna regel finns. Ansökan om tillstånd till taxitrafik får avslås om det allmänna trafikintresset hotas genom att den lokala taxinäringens funktion försämras, t.ex. med avseende på efterfrågan på resor, antalet fordon, utveckling av kostnadsläge och antalet företag. Befordringsvillkor för taxitrafik kan fastställas av delstatsregeringarna om bl.a. grund-, kilometer- och tidsanpassade priser och särskilda villkor för allmän trafikplikt. Tillstånd enligt lagen om personbefordran kan meddelas den som enligt förordningen om tillträde till yrket att bedriva persontrafik (Verordnung über den Zugang zum Beruf des Strassenpersonenverkehrsunternehmers) av den 9 april 1991 befinns lämplig att driva verksamheten. Förordningen anknyter till resp. EG-regler i den tyska lagstiftningen och grundkraven för erhållande av tillstånd är att jämställa med motsvarande krav i Sverige.

*Den internationella persontrafiken* regleras genom EG-förordningarna (EEG) nr 684/92 och nr 1839/92 samt genom Busverordnung EG-PBefG av den 26 november 1993.

# 4 Regler om trafiktillstånd

Utredningens förslag i huvuddrag: Bestämmelserna om trafikansvariga, dvs. personer som har ett särskilt ansvar för trafikutövningen, utökas och förtydligas i vissa avseenden. Hos i princip samtliga juridiska personer som kan tänkas driva yrkesmässig trafik — bl.a. offentliga organ — skall det sålunda finnas en eller flera trafikansvariga.

De ekonomiska kapitalkraven höjs väsentligt (se närmare avsnitt 4.8).

Giltighetstiden för trafiktillstånd enligt YTL begränsas inte.

Villkor för trafiktillstånd skall vid särskilda skäl få meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.

Ett beslut om varning skall få överklagas enligt samma regler om fullföljd som gäller för övriga beslut enligt lagen.

Regeln om spärrtid vid återkallelsebeslut upphävs.

Ett beslut enligt YTL skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

Länsstyrelsen i ''folkbokföringslänet'' resp. beträffande juridiska personer länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns skall pröva samtliga frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik. Vägverket prövar liksom hittills frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

Beträffande frågan om behöriga myndigheter för den internationella trafiken hänvisas till avsnitt 10.

## 4.1 Utredningens uppdrag

I utredningens uppdrag ingår att allmänt se över frågor som rör trafiktillstånd. I direktiven pekas emellertid också på vissa speciella frågor, bl.a. att de yrkestrafiktillstånd som meddelas enligt EG:s bestämmelser är tidsbegränsade till en tid av fem år och att en bättre samordning av bestämmelserna är önskvärd, inte minst för att förenkla tillämpningen. Det bör därför övervägas om ett svenskt trafiktillstånds giltighetstid skall vara begränsad.

När det gäller återkallelse av trafiktillstånd skall vi pröva om inte reglerna härom, som utgör en ingripande åtgärd för den enskilde tillståndshavaren och nu återfinns i YTF, bör ges lagform.

Vi skall vidare pröva om den fr.o.m. år 1994 gällande regeln om spärrtid vid återkallelse av trafiktillstånd likaledes skall flyttas från YTF till YTL och därjämte närmare analysera regelns räckvidd samt frågor om beslutsförfarandet.

## 4.2 Allmänt om trafiktillstånd

Yrkesmässig trafik får enligt 3 § yrkestrafiklagen (1988:263), YTL, bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. Sådant tillstånd kan meddelas antingen för godstrafik eller för persontransporter. Ett trafiktillstånd för persontransporter kan avse linjetrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss. För all yrkesmässig trafik gäller att trafiktillstånd får 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 §). Hos juridiska personer prövas den eller de som skall ha ansvaret för trafikutövningen samt vissa andra personer som har inflytande över verksamheten.

För tillstånd till persontransporter krävdes tidigare att trafiken var behövlig och i övrigt lämplig. I den nu gällande YTL är den reglering som avsett behovsprövningen avskaffad. Det innebär att i fråga om taxitrafik och beställningstrafik med buss, liksom sedan länge beträffande godstrafik, en prövning sker endast vad avser tillståndshavarens lämplighet. För linjetrafik gäller därutöver en särskild skadlighetsprövning, så till vida att tillstånd till linjetrafik inte får ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva järnvägstrafik eller trafik enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, LRL. Tillstånd får dock alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås (8 §).

Trafiktillstånd gäller i allmänhet tills vidare (10 §). Ett tillstånd till linjetrafik kan dock under vissa förutsättningar omprövas vart tionde år (11 §). Trafiktillstånd kan även återkallas. Så skall ske om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas (15 §). Länssty-

relserna är i de flesta fall tillståndsmyndigheter för den yrkesmässiga trafiken. Endast i fråga om tillstånd till sådan linjetrafik som rör mer än ett län är det VV som prövar tillståndsfrågan (4 §). Trafiktillstånd får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl (9 §).

För en grupp förare i yrkesmässig trafik, nämligen förare av fordon i taxitrafik, finns särskilda regler (se närmare avsnitt 8).

Tillståndsmyndigheten utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och prövar om förutsättningarna för tillstånd alltjämt föreligger. Den skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls. Tillsynen omfattar även innehavare av taxiförarlegitimation.

Länsstyrelsernas beslut i frågor om trafiktillstånd och om den särskilda förarlegitimationen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (länsrätten). Beslut om varning får dock inte överklagas. Vid överklagande krävs prövningstillstånd i ledet länsrätt — kammarrätt (23 §). Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av sådant tillstånd får överklagas hos VV. Högsta instans för prövning av sådana frågor är regeringen. Fr.o.m. den 1 juli 1995 tillämpas ett tvåpartsförfarande i mål enligt YTL. Detta innebär att länsstyrelsen för det allmännas talan hos allmän förvaltningsdomstol i mål enligt YTL, utom i mål om återkallelse av tillstånd till linjetrafik som berör flera län. VV för där talan (23 a §).

YTL innehåller också ansvarsbestämmelser, som innebär att den som driver yrkesmässig trafik enligt YTL utan tillstånd kan dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet eller i taxitrafik anlitar förare utan förarlegitimation kan dömas till böter (21 §). Har yrkesmässig trafik bedrivits utan tillstånd kan i vissa fall även den som slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, det s.k. transportköparansvaret (22 §).

Enligt förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister registreras tillståndsinnehav enligt lagarna om yrkesmässig trafik, transportförmedling och biluthyrning hos VV i ett för landet gemensamt register, yrkestrafikregistret. VV är central registreringsmyndighet medan länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter.

I januari 1996 fanns det enligt VV:s statistik i hela landet 34 249 innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik m.m. De fördelade sig på 22 001 tillstånd till godstrafik, 10 051 tillstånd till taxitrafik, 2 033 tillstånd till beställningstrafik med buss, 141 tillstånd till linjetrafik, 58 tillstånd till transportförmedling samt 2 616 tillstånd till biluthyrning.

Vid samkörning mellan yrkestrafikregistret och kronofogdemyndigheternas s.k. REX-register över gäldenärer i allmänna mål får tillsynsmyndigheten uppgifter om tillståndshavare. Denna ordning regleras närmare i utsökningsregisterlagen (1986:617) och utsökningsregisterförordningen (1986:678). Sambearbetning sker tre gånger per år (januari, maj och september). Vid samkörningen per den 26 januari 1996 uppgick tillståndshavarnas (inkl. biluthyrning och transportförmedling) samlade skuld till 178 368 160 kr, en minskning från det föregående samkörningstillfället i september 1995 med 10,6 procent. Totalt sett hade antalet gäldenärer minskat från 1 511 till 1 115 dvs. med 26 procent. Skulder som är att hänföra till s.k. trafikansvariga ingår inte i de nämnda beloppen. Antalet trafikansvariga med skuld hade minskat från 346 till 254 dvs. med 27 procent. Skuldbelopp understigande 20 000 kr har inte räknats med i körningen. Det bör anmärkas att de beloppsmässiga variationerna är stora mellan de olika sambearbetningstillfällena. Beträffande andelen tillståndshavare per tillståndsslag samt totalt som häftar i skuld till det allmänna resp. genomsnittligt skuldbelopp per skuldsatt och tillståndsslag i diagramform, se bilaga 2 och 3.

## 4.3 Definitioner i yrkestrafikförfattningarna

YTL reglerar sådan *yrkesmässig trafik* som innebär att personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) jämte förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods (1 §). Fordonsbegreppen i lagen har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595), FK.

Beträffande begreppet ''ställs till allmänhetens förfogande'' kan anmärkas att det avgörande för om yrkesmässig trafik föreligger anses vara den omfattning i vilken fordonet ställs till förfogande. Rent tillfälliga körningar omfattas alltså inte. Körning för en eller ett fåtal kunder, där ett fordon på grund av ett avtal uteslutande används i trafik för en och samma uppdragsgivare anses dock vara yrkesmässig. Det kan vara t.ex. sådana fall där en åkare enligt avtal utför transporter enbart för en kommun eller ett landsting.

Yrkesmässig trafik kan drivas som

*linjetrafik* — 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* — sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik,
*beställningstrafik med buss* — sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik, samt
*godstrafik* — yrkesmässig trafik för transport av gods.
För att det skall vara fråga om linjetrafik måste samtliga tre angivna förutsättningar föreligga.

I avsnitt 5 nedan behandlar vi undantagen från området för yrkesmässig trafik.

FK innehåller definitioner på fordonsslag m.m. och i 3 § definieras ett antal begrepp av betydelse för fordons beskaffenhet och utrustning och för kontroll av fordon.

Kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV, gäller internationell vägtransport i Sverige med buss eller lastbil med eller utan tillkopplat släpfordon och vägtransport utom landet med sådant fordon om det är registrerat i Sverige. Med *internationell vägtransport* förstås transport på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige. I övrigt har beteckningarna i KIV samma betydelse som motsvarande beteckningar i YTL och FK.

Efter Sveriges inträde i Europeiska unionen tillämpas EG:s regelverk, ibland kompletterade med svenska författningar, se avsnitt 10.

*Överväganden*

I direktiven till utredningen noteras att de delar av EG:s regelverk som införlivats med den svenska yrkestrafiklagstiftningen på flera punkter skiljer sig såväl systematiskt som innehållsmässigt från de svenska bestämmelserna. Som exempel pekas på att de definitioner som används inte stämmer överens med motsvarande svenska definitioner. I vårt uppdrag ingår att överväga om entydiga definitioner överensstämmande med EG-reglerna kan införas på hela yrkestrafikområdet.

I avsnittet om EG-regleringen på yrkestrafikområdet har vi redogjort för dessa bestämmelsers uppbyggnad (se avsnitt 3 ovan).

Vi har under utredningsarbetets gång kunnat konstatera att de olika nationella regelverken företer en rad skillnader såväl sinsemellan som i förhållande till EG-reglerna. I de olika EG-organen på området och i underlydande arbetsgrupper utvecklas och förbättras regelverket fortlöpande. Detta arbete kännetecknas av en strävan att förenkla och samordna de olika ländernas bestämmelser på viktiga punkter. Därvid

ingår att samordna de grundläggande förutsättningarna för transporterna inom resp. land och mellan medlemsländerna. En av grunderna härför är att skapa entydiga definitioner för trafikslagen m.m. Vi har under hand inhämtat att Sverige aktivt medverkar i arbetet och driver på en sådan samordning.

För Sveriges del gjordes indelningen av den yrkesmässiga trafiken i olika trafikslag till stor del om i den nuvarande YTL, som trädde i kraft den 1 januari 1989. Inom persontrafiken utmönstrades begreppet turisttrafik, som numera omfattas av begreppet beställningstrafik (eller taxitrafik). Beställningstrafiken fick i sin tur en något annorlunda uppdelning efter vilka fordonstyper som används och linjetrafiken fick en ny, positiv definition. Mot bakgrund härav och med hänsyn till den inom EU pågående samordningen är en förändring av YTL:s definitioner enligt vår mening nu inte påkallad. Att i ett enskilt medlemsland införa sådana förändringar skulle t.o.m. kunna förhindra EG-samordningen. Vi föreslår därför inte några ändringar av de i yrkestrafikförfattningarna ingående definitionerna. Det är emellertid angeläget betona vikten av att samordningen på bl.a. detta område fortsätter inom EU och att man därvid inte minst försöker förenkla EG-definitionerna genom att t.ex. minska detaljeringsgraden i dessa. Bakom vårt ställningstagande ligger givetvis också ett konstaterande att de definitioner som för närvarande finns i den inhemska svenska lagstiftningen fungerar väl för våra förhållanden. Vi vill också påpeka att de önskemål om samordning som vi har fått ofta rör förhållanden utanför yrkestrafiklagstiftningens område, t.ex. körkortslagstiftningen och bestämmelserna som reglerar kör- och vilotid. Detta vida perspektiv bör hållas i minnet i det framtida internationella samordningsarbetet.

## 4.4 Åldersgräns för innehav av tillstånd?

Den som vill komma i fråga som innehavare av ett tillstånd till yrkesmässig trafik skall vid tillståndsmyndighetens prövning befinnas lämplig. Någon undre åldersgräns för sökanden finns inte. Under utredningsarbetets gång har dock väckts frågan om att föra in en uttrycklig bestämmelse om en minimiålder.

Den som är under 18 år är omyndig enligt 9 kap. 1 § föräldrabalken, FB. En omyndig person får i princip inte själv råda över sin egendom eller åta sig förbindelser av ekonomisk natur. Sådana åtgärder ankommer i stället på förmyndaren eller kräver i vart fall dennes samtycke. I vissa fall måste förmyndaren inhämta tillstånd från överförmyndaren eller från domstol. Förmyndare för den underårige

är vanligen föräldrarna (10 kap. 2 § FB). Enligt 9 kap. 3 § FB får den underårige dock själv råda över vad han eller hon efter fyllda 16 år har förvärvat genom eget arbete.

Även i annan författningsreglering finns åldersrelaterade bestämmelser. Aktiebolagslagen (1975:1358) innehåller sålunda vissa begränsningar av avgörande betydelse för den som är underårig. En sådan person kan inte vara stiftare i ett aktiebolag (2 kap. 1 §), inte styrelseledamot eller verkställande direktör i ett sådant bolag (8 kap. 4 §), inte vara revisor (10 kap. 2 §) och inte heller vara likvidator (13 kap. 7 §).

Varken i annan nordisk lagstiftning eller enligt EG:s regler på yrkestrafikområdet finns det någon nedre gräns i åldershänseende för tillståndshavare. Vi bedömer att den praktiska betydelsen av en sådan regel skulle komma att bli ytterst begränsad. I de få fall som frågan skulle aktualiseras torde avvägningen av sökandens lämplighet kunna ske med tillämpning av det allmänna kravet att sökanden, med hänsyn till andra omständigheter av betydelse, skall bedömas lämplig att driva verksamheten. Därtill kommer ovan redovisade begränsningsregler i annan lagstiftning.

Mot bakgrund av det nu anförda föreslår vi inte någon regel om minimiålder för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik.

Det kan i sammanhanget nämnas att den av regeringen tillsatta Åldersgränsutredningen (C 1995:02, dir. 1995:29) har i uppdrag att göra en samlad översyn av de åldersgränser i samhället som berör unga människor upp till 30 års ålder och motiven för dem. Efter en kartläggning av rådande förhållanden skall utredningen föreslå de förändringar som kan behövas.

## 4.5 Trafikutövare

Med yrkesmässig trafik enligt YTL förstås sådan trafik som innebär att ett fordon jämte förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods. Den som har fått tillstånd att utöva viss trafik ansvarar också för att trafiken drivs i enlighet med tillståndet. För vissa typer av trafik förekommer dock inte sällan att tillståndshavaren anlitar någon annan som utför trafiken som entreprenör, t.ex. vid tillstånd till linjetrafik. Vid såväl godstrafik som taxitrafik sluter sig enskilda tillståndshavare ofta samman i en lastbilscentral eller beställningscentral, som för de enskilda tillståndshavarnas räkning sluter avtal om transporter. Centralen har då själv inte tillstånd till yrkesmässig trafik och anses inte heller vara

trafikutövare. YTL pekar inte för något trafikslag ut vem som anses utöva den yrkesmässiga trafik som det är fråga om.

Innebörden av begreppet trafikutövare har behandlats i olika sammanhang. I prop. 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg anförde departementschefen i fråga om linjetrafik följande (s. 56).

> Uttrycket driva trafiken skall inte tolkas så, att den som driver trafiken också måste äga fordonen och handha det dagliga trafikarbetet. Avgörande för vem som skall anses bedriva trafiken skall i stället vara frågan om vem som får anses ha bestämmanderätten över trafikens utövande i väsentliga avseenden. Den som bestämmer över trafikens uppläggning med avseende på exempelvis tidtabell och taxa kan därför anses driva linjetrafiken även om någon annan utför själva körningarna.
>
> Yrkesmässig trafik kan således drivas i olika led.

Frågan om vem som är trafikutövare har aktualiserats även beträffande andra slag av yrkesmässig trafik. Det förhållandet att den som har ett bestämmande inflytande över trafiken i ett visst hänseende såsom avtalspart — t.ex. beträffande samhällsbetalda resor — inte har ett eget tillstånd till yrkesmässig trafik har kritiserats från en del håll — huvudsakligen av sådana tillståndshavare som står utanför sammanslutningar i form av lastbilscentraler eller beställningscentraler för taxi. Man har därvid menat att det är den avtalsslutande parten som utövar den trafik som han har avtalat om och att därför i dessa fall centralen, förutom den enskilde åkaren, borde ha tillstånd till yrkesmässig trafik. Skälet härtill har då hävdats vara att det är lastbils- eller beställningscentralen, dvs. den som sluter avtal, som har bestämmanderätten över trafikens utövande i väsentliga avseenden.

Det förtjänar i detta sammanhang strykas under, att vad som i ovan återgivna motivuttalanden sagts om begreppet utövare av trafiken äger tillämpning endast inom linjetrafiken och alltså tar sikte på linjetrafiktillstånden. Av uttalandena framgår vidare att den som utför själva körningarna (entreprenören) också måste ha tillstånd (beställningstrafiktillstånd).

När det gäller ren beställningstrafik är förhållandena annorlunda. Lastbils- eller beställningscentralen har i olika grad ett eget ansvar för trafikens uppläggning som bygger på det avtal med den utomstående som träffas för delägarnas räkning och det är för dem som centralen även i övrigt arbetar. Centralen har ibland mera karaktären av samordnare än självständig trafikutövare, som bör ha trafiktillstånd. Det skall också tilläggas att uppläggning och organisation av centraler-

nas arbete är olika — från ren beställningsverksamhet till mera aktiv företagsledning — och att det skulle bli svårt att dra en gräns mellan sådana som skulle anses bedriva tillståndspliktig verksamhet resp. icke tillståndspliktig verksamhet. I den mån det förekommer att centralerna bedriver trafik i egen regi med egna fordon är de givetvis trafikutövare och måste ha trafiktillstånd.

*Sammanfattningsvis* menar vi att förhållandena inte kräver någon ytterligare lagstiftningsåtgärd i nu aktuellt hänseende. Vi vill dock samtidigt framhålla att centralen, som i allmänhet således är avtalspart gentemot tredje man samt förhandlar om och sluter civilrättsligt bindande avtal om transporter — exempelvis i fråga om färdtjänst och andra samhällsbetalda transporter — inte får undandra sig ett ansvar i viktiga hänseenden för den trafik som centralen faktiskt upphandlar för sina anslutna medlemmars räkning. Detta avtalsförhållande får hållas isär från det avtal som finns mellan centralen och den enskilde tillståndshavaren, det s.k. transportöravtalet. — Se också våra överväganden i avsnitt 7.2, 7.3, 9.4 och 12.6.

## 4.6 Regler om trafikansvariga m.m.

### 4.6.1 Allmänt

Enligt YTL:s regler ansvarar varje tillståndshavare för den yrkesmässiga trafik han driver. Beträffande juridiska personer regleras ansvarsfördelningen särskilt. I aktiebolag, handelsbolag eller ekonomiska eller ideella föreningar som har trafiktillstånd skall det således finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (trafikansvariga). Reglerna om trafikansvarig fanns tidigare i YTF men fördes i 1988 års YTL över till lagen. Enligt nuvarande regler i 5 § YTL är trafikansvariga

1. i aktiebolag eller ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars en styrelseledamot utsedd av bolaget eller föreningen,
2. i handelsbolag varje bolagsman,
3. i ideella föreningar en styrelseledamot utsedd av föreningen.

Om det finns synnerliga skäl, får den myndighet som meddelar trafiktillstånd medge att en annan person än som nu har angetts skall vara trafikansvarig.

Vid en ansökan om trafiktillstånd skall sökanden prövas i olika hänseenden. Endast den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldig-

heter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten får beviljas tillstånd. När en ansökan om trafiktillstånd kommer in skall tillståndsmyndigheten avgöra vilken eller vilka personer som prövningen skall avse. Om en person för egen räkning ansöker om tillstånd är det naturligen dennes lämplighet som prövas. I fråga om aktiebolag, handelsbolag och ekonomiska eller ideella föreningar skall prövningen avse den eller de som är trafikansvariga. Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen avse bolaget resp. föreningen samt

1. verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning har ett bestämmande inflytande över verksamheten,
2. styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse,
3. bolagsmännen i handelsbolag (6 § andra stycket YTL).

Beträffande den krets av personer, som utöver de trafikansvariga skall gå igenom en lämplighetsprövning, är bestämmelserna i 6 § andra stycket YTL i sak hämtade från 4 kap. 3 § andra stycket konkurslagen (1987:672). I förarbetena till denna lag (prop. 1975:6, LU 1975:12) utvecklas något avgränsningen av uttrycket ”den som genom en ledande ställning har ett bestämmande inflytande över verksamheten”. Departementschefen anförde härom följande (s. 200).

> Den krets som omfattas av bestämmelsen är snäv. Under bestämmelsen faller exempelvis verkställande direktör och, om ett företag är delat på flera avdelningar, chefer för dessa med så självständig ställning att de kan jämställas med verkställande direktör i ett dotterföretag. Även styrelseledamot kan i vissa fall komma i fråga. Däremot skall till närståendekretsen inte räknas befattningshavare med mindre inflytelserik ställning. Arbetsledare faller således så gott som alltid utanför kretsen.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen är att anse som närstående till gäldenären (6 § tredje stycket YTL). Enligt denna lag anses som närstående den som är gift med gäldenären eller är syskon eller släkting i rätt upp- eller nedstigande led till denne eller är besvågrad med honom i rätt upp- eller nedstigande led eller så att den ene är gift med den andres syskon samt den som på annat sätt står gäldenären personligen särskilt nära. Som närstående till en näringsidkare eller en juridisk person anses vidare

1. den som har en väsentlig gemenskap med näringsidkaren eller den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse,
2. den som inte ensam men tillsammans med en närstående till honom har sådan gemenskap med näringsidkaren eller den juridiska personen som sägs under 1,
3. den som genom en ledande ställning har ett bestämmande inflytande över verksamhet som näringsidkaren eller den juridiska personen bedriver,
4. den som är närstående till någon som enligt 1—3 är närstående.

Beträffande stadgandets sista led uttalade departementschefen i prop. 1975:6 (s. 199):

> Till dem som skall anses stå gäldenären personligen särskilt nära utan att deras släktskap med gäldenären uttryckligen angetts i lagtexten anser jag i likhet med beredningen i första hand bör räknas man eller kvinna med vilken gäldenären sammanlever i äktenskapsliknande förhållande samt fosterbarn. Även förutvarande svågerlag anser jag normalt kunna grunda närståendeförhållande. Detsamma gäller givetvis beträffande förutvarande make. Enligt min mening torde nästan undantagslöst krävas ett familjemässigt grundat förhållande för att de särskilda reglerna om personligen närstående skall kunna tillämpas.

Om någon av de personer som anges i 6 § andra stycket byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet (7 § YTL).

Enligt 8 § YTF är tillståndshavaren skyldig att till tillståndsmyndigheten anmäla om utbyte sker av den som är trafikansvarig eller av någon annan som lämplighetsprövningen skall avse. En sanktion i form av penningböter föreskrivs i 16 § om anmälningsskyldigheten åsidosätts.

Trafiktillstånd söks, när det gäller juridiska personer, till övervägande delen av de kategorier som nämns i 5 § YTL. För de fall ansökan görs av andra slags juridiska personer saknas regler om krav på trafikansvariga. Det kan gälla exempelvis stiftelser och statliga eller kommunala organ. Hur lämplighetsprövningen i dessa fall skall genomföras är inte helt klart, eller om en lämplighetsprövning över huvud taget anses behövlig för de senare kategorierna.

När den nu gällande YTL infördes den 1 januari 1989 förstärktes lämplighetsprövningen av den som söker trafiktillstånd. I förarbetena (prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken) uttalade departementschefen härom följande (s. 41).

> Slopas behovsprövningen, får man räkna med att antalet ansökningar om trafiktillstånd och uthyrningstillstånd kommer att öka. Det är inte osannolikt att det med en i princip fri marknad kommer att återfinnas personer bland sökandena som helt saknar branschvana och vars personliga och ekonomiska lämplighet att driva trafik- eller uthyrningsrörelse med fog kan ifrågasättas. — — — För att undvika att missförhållanden uppkommer i dessa rörelser bör dels kraven på lämplighet skärpas, dels en vidgning ske av den personkrets som skall prövas. Sålunda bör hos aktiebolag, föreningar och handelsbolag kravet på personlig och ekonomisk lämplighet gälla en större krets personer än som avses i nu gällande lagstiftning.
>
> Jag förordar även att de personer som har ett stort personligt eller ekonomiskt inflytande i företaget skall omfattas av prövningen och inte som nu endast den eller de som har ansvaret för trafikutövningen. De personer som skulle prövas bör då, utöver den eller de trafikansvariga, vara dels styrelseledamöter och suppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har ett väsentligt inflytande i företaget, dels verkställande direktörer och andra som genom en ledande ställning har ett bestämmande inflytande över verksamheten och dels bolagsmännen i handelsbolag. — — — Genom att en utökad personkrets skall prövas torde de svårigheter som nu finns med att komma till rätta med bulvanförhållanden i stor utsträckning falla bort automatiskt. När det i övrigt finns misstanke om att en rörelse drivs med hjälp av bulvaner får myndigheterna göra motsvarande prövningar som i dag.

I Transportrådets Allmänna råd om trafiktillstånd 1989:2 kommenteras trafikansvarighetsinstitutet på följande sätt (s. 2 och 3).

> Bestämmelserna syftar till att de personer som har ansvaret för trafikens bedrivande och som har den verkliga kontrollen över verksamheten skall vara trafikansvariga. Den trafikansvarige skall vara en fysisk person. I ett handelsbolag eller kommanditbolag kan en eller flera bolagsmän vara en juridisk person. I fråga om vem eller vilka som då skall vara trafikansvariga skall bestämmelserna i 5 § tillämpas. Det bör observeras att ett *kommanditbolag* är ett handelsbolag.
>
> I *stora företag* kan förhållandena ibland vara sådana att synnerliga skäl enligt 5 § tredje stycket YTL kan anses föreligga. Verkställande direktören kan där ha begränsade förutsättningar att utöva kontroll över hur transportverksamheten bedrivs. Det bör

i sådana fall vara möjligt för bolaget att i ansökan föreslå att den person i företaget som utsetts att ha ansvaret för transportverksamheten skall vara trafikansvarig. I sådana större företag som har en regional organisation under särskilt chefsskap, bör regionchefen kunna utses till trafikansvarig. En förutsättning är då givetvis att denne ansvarar för trafikens bedrivande och den faktiska kontrollen över verksamheten i regionen.

En ordning som innebär att man frångår huvudregeln måste emellertid tillämpas restriktivt och bör komma i fråga endast när det klart framgår att verkställande direktörens kontakt med och möjligheter att kontrollera transportverksamheten är ringa. Som exempel kan nämnas den typ av företag som bedriver yrkesmässig trafik endast som en mindre del av den egentliga verksamheten.

Numera gäller enligt 6 § andra stycket YTL beträffande bolag och föreningar i första hand att en fullständig prövning skall ske av de trafikansvariga. Krav på yrkeskunnande ställs upp endast för dessa. När det gäller övriga krav i 6 § första stycket skall prövningen — utöver de trafikansvariga — avse såväl den *juridiska personen i sig* som de under punkterna 1—3 angivna *fysiska personerna*.

Prövningen av en juridisk person torde i första hand få avse den ekonomiska lämpligheten. De i paragrafen uppräknade fysiska personerna är i själva verket ofta trafikansvariga enligt 5 § även om annan person enligt 5 § tredje stycket kan vara trafikansvarig om det finns synnerliga skäl. Detta gäller exempelvis den verkställande direktören och bolagsmännen i handelsbolag. Något undantag görs således inte heller för kommanditdelägare i kommanditbolag. Enligt bestämmelsen i 5 § tredje stycket får alltså, om det finns synnerliga skäl, medges att en annan person än som anges i paragrafen får utses att vara trafikansvarig. Detta kan, såsom återgetts ovan från de allmänna råden, företrädesvis gälla någon anställd i bolaget. Det bör vidare noteras att undantagsregeln inte är tillämplig i de fall det är fråga om att, utan att utse någon annan ansvarig, undanta någon från prövningen, t.ex. en kommanditdelägare, dvs. en bolagsman som enligt huvudregeln skall prövas.

### 4.6.2 Vissa regler i aktiebolagslagen av betydelse i detta sammanhang

Efter ändringar i aktiebolagslagen (1975:1385), ABL, som trätt i kraft den 1 januari 1995 (SFS 1994:802) skall ett aktiebolags aktiekapital uppgå till minst 100 000 kr i privata aktiebolag. Privata är alla bolag som inte är publika. Bolag av sistnämnda slag är de som den 1 januari 1995 var noterade vid börs eller liknande och vars aktiekapital uppgår till minst 500 000 kr. Senast den 1 januari 1998 måste alla privata aktiebolag ha höjt sitt aktiekapital till den nya miniminivån. Ägarna till ett ''litet'' bolag, som inte skall drivas vidare som aktiebolag, måste därför ta ställning till hur avvecklingen skall ske. Enligt övergångsbestämmelserna får nämligen styrelseledamöter, verkställande direktör och aktieägare under tiden den 1 oktober 1996 — den 31 mars 1997 hos registreringsmyndigheten ansöka om likvidation av bolag, vars aktiekapital vid utgången av september 1996 inte uppgår till 100 000 kr. Ett sådant bolag skall, om det inte har trätt i likvidation eller försatts i konkurs, upplösas genom att avföras ur aktiebolagsregistret, om samtliga aktieägare och styrelseledamöter samt verkställande direktören begär det före utgången av oktober 1997. När bolaget har avförts ur registret svarar aktieägarna, styrelseledamöterna och verkställande direktören solidariskt för bolagets förpliktelser. Ett bolag vars registrerade aktiekapital inte uppgår till 100 000 kr vid utgången av 1997 och för vilket beslut om ökning av aktiekapitalet till minst 100 000 kr inte har anmälts för registrering före denna tidpunkt skall, om det inte har trätt i likvidation eller försatts i konkurs, avföras ur aktiebolagsregistret och därmed anses vara upplöst. ''Små'' aktiebolag som passivt inväntar den 1 januari 1998 kommer alltså då att avregistreras och är därmed upplösta.

### 4.6.3 Överväganden och förslag

I de fall innehavaren av ett tillstånd till yrkesmässig trafik är en juridisk person skall det — såsom framgått — finnas en eller flera fysiska personer som har ett särskilt ansvar för trafikutövningen. Avsikten härmed är att möjliggöra en lämplighetsprövning av den som har det faktiska ansvaret för trafikens bedrivande. Frågan om vem som skall vara trafikansvarig har dock minskat i betydelse efter tillkomsten av regeln i nuvarande 6 § andra stycket YTL om att även vissa andra personer skall lämplighetsprövas.

I fråga om aktiebolag finns i ABL detaljerade ansvarsregler, som gäller parallellt med YTL:s regler. Detta medför att ansvarsförhållandena och ansvarsfördelningen i sådana bolag i allmänhet inte medför problem i nu aktuellt hänseende vid tillståndsmyndighetens prövning av den eller de trafikansvariga. Även beträffande handelsbolag finns det redan i dag klara regler om att samtliga bolagsmän skall prövas enligt 5 och 6 §§ YTL. För vissa andra typer av juridiska personer bör det dock klarläggas vilka personer som skall omfattas av prövningen. Den lägsta gränsen för aktiekapital har höjts till 100 000 kr för nystartade bolag fr.o.m. den 1 januari 1995 och för befintliga bolag efter en viss övergångstid (se ovan). I anslutning härtill kan man räkna med att många bolag kommer att ombildas till handelsbolag och enskilda firmor. Även med hänsyn härtill kan vissa frågor som hänger samman med lämplighetsprövningen behöva redas ut.

För den särskilda bolagsformen kommanditbolag bör ett förtydligande med avseende på prövningen göras. Efter förslag i prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken (s. 48) utmönstrades kommanditbolag ur uppräkningen i 6 § YTL med hänvisning till att ett kommanditbolag enligt 1 kap. 2 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag är ett handelsbolag. Vi har dock under utredningsarbetets gång från en del tillståndsmyndigheter fått veta att svårigheter emellanåt uppstår i kommunikationen med ett kommanditbolag som sökande. Fördelningen av satsat kapital och arbetsinsatser i ett sådant bolag kan medföra att invändningar görs om att en kommanditdelägare inte bör vara trafikansvarig och att prövningen enligt 6 § då inte heller skall behöva ske. Man har då inte lagens formella uppbyggnad klar för sig.

Redan enligt nuvarande regler gäller att lämplighetsprövningen skall avse samtliga delägare i ett kommanditbolag. Detta får anses naturligt i flertalet kommanditbolag. Det kan t.ex. vara fråga om ett taxiföretag bestående av ett antal delägare (förare), som alla äger sin egen bil och inte har någon anställd förare men som har slutit sig samman och utgör kommanditdelägare med en inte alltför ringa ekonomisk insats vid sidan av en komplementär. Även om en kommanditdelägare med en mycket begränsad ekonomisk insats och som inte deltar i driften av verksamheten normalt inte bör undantas från prövningen bör bestämmelsen i 5 § YTL dock kompletteras med en möjlighet att i vissa fall göra avsteg i det avseendet. Vid särskilda skäl bör således en kommanditdelägare kunna undantas från skyldigheten att vara trafikansvarig och därmed från kravet att ha föreskrivet yrkeskunnande. Vederbörandes allmänna lämplighet skall dock prövas enligt 6 § andra stycket såsom ''övrig prövad person''. Särskilda skäl bör i linje med vad ovan sagts kunna vara sådana omständigheter som storleken

på det i bolaget insatta kapitalet, att kommanditdelägaren inte har rätt att företräda bolaget och inte deltar i bolagets drift eller förvaltning samt att övriga bolagsmän besitter det föreskrivna yrkeskunnandet.

Bestämmelsen i nuvarande 5 § tredje stycket YTL om att annan person kan utses som trafikansvarig bör också kunna lättas upp något, så att undantag kan ske om särskilda skäl föreligger.

I 5 § YTL saknas regler om vem som är trafikansvarig hos staten, en kommun eller ett landsting. Justitieombudsmannen har den 10 oktober 1995 (dnr 3465-1995), i fråga om ett beslut av Länsstyrelsen i Kronobergs län att bevilja Ljungby kommun tillstånd till taxitrafik konstaterat, att kommuner inte omfattas av den i 5 och 6 §§ YTL angivna regleringen av trafikansvariga. Det får förutsättas att uttalandet inte skall tolkas så att ett krav på yrkeskunnande över huvud taget inte kan ställas på dessa subjekt utan innebär att kravet inte skall vara knutet till en eller flera särskilt utpekade personer.

På annat ställe i detta betänkande (avsnitt 6) förordar vi att offentliga organ skall ha rätt att utöva yrkesmässig trafik på samma villkor som privata rättssubjekt. En grundläggande förutsättning härför bör dock enligt vår uppfattning vara att verksamheten kan bedrivas på villkor som även från konkurrenssynpunkt är lika med dem som gäller för enskilda. Även ett offentligt subjekt bör då omfattas av YTL:s regler om prövning i olika avseenden. I konsekvens härmed bör också i dessa fall en trafikansvarig utses. Detta bör klart framgå av författningstexten. Vem som skall utses bör ankomma på resp. organ att avgöra, men det bör rimligen vara en person som faktiskt har ett reellt inflytande över trafikutövningen som sådan.

Även beträffande andra juridiska personer än de hittills behandlade kan en ansökan om tillstånd att få driva yrkesmässig trafik aktualiseras.

En stiftelse kan under vissa speciella förhållanden vilja bedriva yrkesmässig trafik. En stiftelse karakteriseras av att en förmögenhet anslagits att stadigvarande tjäna ett visst ändamål. Stiftelsen är en juridisk person och företräds av styrelsen eller den styrelsen förordnar. En ny lag, stiftelselagen (1994:1220) reglerar förhållandena i en stiftelse (prop. 1993/94:9, bet. 1993/94:LU12).

I EU:s medlemsländer kan bolag eller fysiska personer som utövar näringsverksamhet bilda en *europeisk ekonomisk intressegruppering, EEIG*. För en sådan tillämpas rådets förordning (EEG) nr 2137/85 och lagen (1994:1927) om europeiska ekonomiska intressegrupperingar (se även avsnitt 3.1.4). En EEIG kan närmast liknas vid ett handelsbolag som verkar över nationsgränserna. Medlemmarna skall vara minst två fysiska eller juridiska personer som själva i olika medlemsländer bedriver ekonomisk verksamhet. Den som är företagsledare för en

intressegruppering med säte i Sverige skall vara bosatt inom EES. Grupperingen kan tänkas få betydelse inom transportsektorn för samarbete mellan olika länders transportörer. En EEIG är en juridisk person som kan söka och inneha trafiktillstånd.

Även ett utländskt företag, som bedriver näringsverksamhet i Sverige genom ett avdelningskontor med en självständig förvaltning, en s.k. *utländsk filial*, kan tänkas uppträda som sökande av trafiktillstånd. Filialen skall enligt lagen (1992:160) om utländska filialer m.m. stå under ledning av en verkställande direktör, som skall ansvara för filialens verksamhet. Denne skall i princip vara bosatt i Sverige (8—10 §§). Dessutom kan vice verkställande direktör utses.

Lagen gäller även för näringsverksamhet som bedrivs i Sverige av utomlands bosatta svenska eller utländska medborgare. För dessa skall finnas en i Sverige bosatt föreståndare med ansvar för den här bedrivna verksamheten.

För nu nämnda företag — en EEIG eller en utländsk filial — samt för utomlands bosatta fysiska personer bör i princip samma lämplighetskrav ställas på deras företrädare som på andra juridiska personers företrädare. Författningstexten bör därför kompletteras med en bestämmelse som täcker dessa rättssubjekt.

Om någon av de prövade personerna byts ut, skall som ovan nämnts den nyes lämplighet prövas. En motsvarande prövning bör ske när en ansvarig person tillkommer utan att en företrädare lämnar sitt ansvarsområde. Bestämmelserna i nuvarande 7 § YTL bör därför justeras i enlighet härmed. Även bestämmelsen i 8 § YTF, som föreskriver en skyldighet för tillståndshavaren att till tillståndsmyndigheten anmäla om ett sådant utbyte sker, bör få ett korresponderande tillägg för tillkommande personer.

Vad den angivne trafikansvariges ansvarsområde omfattar anges för närvarande inte i författningstexten. Det kan helt kort uttryckas så att denne har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt. Därutöver kan pekas på att ansvaret förutsätts omfatta hela verksamheten och således inte endast själva trafiken.

*Sammanfattningsvis* föreslår vi att bestämmelserna i fråga om trafikansvariga förtydligas i följande hänseenden.

Det bör uttryckligen anges att bestämmelserna är tillämpliga på aktiebolag, kommanditbolag eller andra handelsbolag, ekonomiska eller ideella föreningar, stiftelser, statliga eller kommunala organ samt EEIG, utländska företag (filialer) och utomlands bosatta näringsidkare. Vidare bör anges att det för samtliga tillståndshavare skall finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (trafikansvariga). I uppräkningen av trafikansvariga bör anges att det

i föreningar, stiftelser och statliga eller kommunala organ skall vara den som den juridiska personen själv har utsett att vara sådan. Det bör vidare uttryckligen framgå att en kommanditdelägare vid särskilda skäl får undantas från skyldigheten att vara trafikansvarig.

Lämplighetsprövningen enligt YTL bör avse den eller de som är trafikansvariga och därutöver vissa övriga prövade personer för vilka, liksom hittills har gällt, någon prövning avseende yrkeskunnandet inte behöver ske.

## 4.7 Yrkeskunnande

### 4.7.1 Allmänt

VV meddelar föreskrifter om det yrkeskunnande som enligt 6 § YTL krävs för att få trafiktillstånd. Tidigare hade Transportrådet, TPR, detta bemyndigande och gav under år 1988 ut tillämpningsföreskrifter för kraven på yrkeskunnande, TPRFS 1988:10. I en bilaga till föreskrifterna angavs närmare vilka kunskaper som skulle inhämtas, med angivande av vad en blivande tillståndshavare skulle kunna resp. känna till.

I YTF fördes i och med EES-avtalet in bestämmelser om skärpta krav på bl.a. yrkeskunnande för att få trafiktillstånd. Det krav på yrkeskunnande som fortfarande ställs i 6 § YTL skall numera anses uppfyllt av den som blivit godkänd vid ett av VV anordnat skriftligt prov för utövare av sådan yrkesmässig trafik inom och utom Sverige som ansökan om trafiktillståndet avser. Den som kan styrka att han har genomgått viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i ett visst eller i vissa ämnen som ingår i provet får av tillståndsmyndigheten medges dispens från att avlägga prov i ett sådant ämne. Tillståndsmyndigheten får vidare medge undantag från de nämnda kraven för den som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet som trafikansvarig eller på företagsledningsnivå i ett transportföretag, under förutsättning att personen i fråga bedöms ha fått tillräcklig erfarenhet av sådan yrkesmässig trafik som ansökan avser (5 a § YTF). Efter genomgånget prov eller sedan motsvarande kompetens visats på annat sätt utfärdar VV ett s.k. godkännandebevis. Under år 1995 utfärdades ca 2 600 sådana bevis. VV prövar frågor om undantag från föreskrifterna. Dessa ersätter TPR:s föreskrifter (TPRFS 1988:10) om krav på yrkeskunnande.

### 4.7.2 Vägverkets föreskrifter

Med yrkeskunnande avses, enligt VV:s föreskrifter om krav på yrkeskunnande enligt yrkestrafiklagstiftningen (VVFS 1996:2), de kunskaper om juridik, företagsledning, tekniska normer, driftförhållanden och trafiksäkerhet som behövs för att driva verksamheten. I föreskrifter om prov i yrkeskunnande hos blivande tillståndshavare för yrkesmässig trafik (VVFS 1996:3) beskrivs närmare vad som krävs i detta avseende. De kunskaper som krävs av den som vill ägna sig åt transportverksamhet prövas i fyra delprov som avläggs hos VV. Två av proven är gemensamma för alla transportörer och två prov är separata för gods-, buss- resp. taxitransportörer. Delproven kan göras var för sig i valfri ordning.

I delprov 1 ingår kunskaper i avtalsrätt, yrkestrafikagstiftning, arbetsrätt, arbetsmiljö- och miljölagstiftning, företagsformer, bokföring och beskattning. Delprov 2 mäter kunskaperna i redovisning och marknadsföring.

I de branschskiljande proven prövas vederbörandes kunnande i kostnadsberäkningar, branschkunnande och försäkringsfrågor. Vidare prövas kunnande i fordon och fordonsunderhåll, fordonsdokument och för buss- och taxitrafik frågor om personalutbildning. För godstrafik och busstrafik krävs kunskaper även beträffande gods, arbetsmiljö, internationella transporter samt kör- och vilotider.

### 4.7.3 Kraven på yrkeskunnande enligt EG-reglerna m.m.

I rådets direktiv av den 12 november 1974 om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella godstransporter på väg (74/561/EEG) och motsvarande direktiv för persontransporter (74/562/EEG) anges de kunskaper som en blivande tillståndshavare skall besitta för att få ett intyg om yrkesmässig kompetens. Kraven specificeras i ändringsdirektiv 89/438/EEG, artikel 1 punkten 6, resp. artikel 2 punkten 5. Villkoret i fråga om yrkesmässig kompetens är att vederbörande skall besitta färdigheter som han visat genom att avlägga ett skriftligt prov, som kan ha formen av flervalsfrågor och som i de ämnen som är förtecknade i bilagan skall vara arrangerat av *den myndighet eller det organ* som medlemsstaten har utsett att ansvara för detta. Medlemsstaterna får befria sökande, som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet på företagsledningsnivå i ett transportföretag, från kravet på genomgånget prov. Medlemsstaterna får vidare befria innehavarna av vissa högre examensbevis eller tekniska examensbevis,

som kan styrka att de har goda kunskaper i de i bilagan förtecknade ämnena som skall specificeras av staterna, från kravet att avlägga prov i de ämnen som omfattas av examensbevisen. Ett intyg som utfärdats av den avsedda myndigheten eller organet skall utgöra bevis för att vederbörande besitter yrkesmässig kompetens. Listan över kunskapsområden är uppdelade i ämnen för transportörer som avser att ägna sig åt enbart inrikestransporter resp. enbart utrikestransporter.

Av en promemoria som under år 1994 utarbetats i en arbetsgrupp under EG-kommissionen framgår i korthet vilka krav på yrkeskunnande som gäller enligt medlemsstaternas egna författningar. Materialet avser således förhållandena i tiden före Sveriges medlemskap. Arbetsgruppen anmärker att Belgien, Irland och Tyskland anses ha mycket hög standard beträffande yrkeskunnandet hos tillståndshavarna för yrkesmässig trafik, att Frankrike, Luxemburg och Nederländerna ligger över grundnivån och att standarden på yrkeskunnandet i Spanien, Italien, Portugal och Storbritannien ligger på en medelnivå. I några länder, Belgien, Irland, Italien och Luxemburg, är utbildning för transportörer föreskriven, medan övriga länder saknar krav på sådan utbildning. Alla länder utom Danmark och Irland har utbildning resp. examination åtskilda. I många länder är det transportorganisationerna som står för de kurser som hålls. På några håll finns privata kursanordnare. Denna ordning tillämpas i Danmark, Frankrike och Storbritannien. Alla medlemsländer examinerar blivande tillståndshavare vid ett skriftligt prov, i de flesta fall genom ''multiple-choicefrågor''. I några fall är det skriftliga provet kombinerat med ett muntligt förhör. I Belgien, Danmark, Tyskland, Spanien och Frankrike gäller lika krav för att få ett nationellt resp. ett internationellt tillstånd.

Från samma arbetsgrupp aviserades i juni 1995 att förslag om skärpningar i EG-reglerna kommer att arbetas fram för det yrkeskunnande som krävs av operatörer inom transportnäringen. Gruppen menade att kravet på yrkeskunnande är det viktigaste av de tre kraven, vandel, ekonomisk förmåga och yrkeskunnande och uttalade att en tillräcklig kompetensnivå är avgörande för att hålla branschen fri från otillbörlig konkurrens och förekomsten av handel med bevis om yrkeskunnande. Man konstaterade avseende såväl utbildning som examination att kraven i hög grad varierar mellan medlemsländerna, att en del länder saknar obligatorisk utbildning samt att omfånget av utbildningen och nivån vad gäller kraven för godkänd examination skiljer sig åt markant. Man förutskickade en revision av listan på ämnen som en utövare måste behärska (bilagan till 74/561/EEG och 74/562/EEG), liksom införandet av en bestämd minimitid för utbildning före genomgång av det skriftliga provet. Man efterlyste

samtidigt från medlemsstaterna förslag om hur utbildning och examination kan anpassas så nära som möjligt i de olika länderna.

### 4.7.4 Överväganden

De olika branschorganisationerna liksom vissa fristående utbildare driver kurser för blivande tillståndshavare och stod fram t.o.m år 1994 också för examinationen efter genomgången utbildning. Sådan utbildning tillhandahålls av bl.a. Svenska Åkeriförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund och Svenska Taxiförbundet. Enligt de nuvarande bestämmelserna i 5 a § YTF är det VV som anger kunskapsnivån och som också examinerar.

I samband med att den nya ordningen införts har från branschhåll framförts viss kritik mot denna. I stället har föreslagits att VV i utbildningskraven bör referera till en viss angiven kunskapsmassa och/eller ge litteraturhänvisningar till vad en blivande tillståndshavare skall inhämta för att kvalificera sig. Man menar att VV borde auktorisera kursanordnare som står för kurser med visst angivet innehåll och att VV — såsom nu föreskrivs i 5 a § YTF — sedan skulle ha hand om examinationen, som då blir en uppföljning av själva utbildningen.

De föreskrifter om kursplaner som VV meddelat är mycket detaljerade. Inom varje delområde föreskrivs, utifrån de riktlinjer som EG-reglerna drar upp, klara kunskapskrav för såväl gemensamma som branschskiljande avsnitt. Vi kan konstatera att det nu införda systemet har stora likheter med det ''upplägg'' som förordats från branschhåll så till vida att VV föreskriver ett visst kursinnehåll som en kursanordnare svarar för. För att uppnå ett godkänt resultat krävs godkänt på samtliga delprov, som dock kan genomföras vid olika tillfällen. Det ställs inte krav på viss utbildning eller att utbildning skett hos en viss kursanordnare. Det avgörande är i stället att man med godkänt resultat klarar de olika delmomenten i kunskapsproven.

Endast kort tid har gått sedan EG-reglerna infördes i den svenska lagstiftningen. Enligt vår uppfattning bör den nya ordningen prövas och utvärderas, samtidigt som eventuella ändringar och förbättringar fortlöpande får ske inom ramen för VV:s bemyndigande. Auktorisation av kursanordnare — vilket i och för sig är möjligt enligt EG-reglerna — eller annan nyordning bör därför inte ske nu.

För att understryka vikten av att tillståndshavaren har det föreskrivna yrkeskunnandet bör dock den grundläggande bestämmelsen härom tas in i lagen.

I bestämmelserna bör också uttryckligen anges att kravet på yrkeskunnande även skall anses uppfyllt av den som kan förete ett bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan EG-medlemsstat enligt rådets direktiv 77/796/EEG, ändrat genom 89/438/EEG. Se även beträffande rådets direktiv 96/26/EG i avsnitt 3.1.2.

## 4.8 De ekonomiska kraven

Utredningens förslag i huvuddrag: För godstransporter med motordrivna fordon som har en tillåten totalvikt överstigande sex ton och för persontransporter med motordrivna fordon som är inrättade för flera än nio personer inkl. föraren skall krävas att tillståndshavaren förfogar över ett kapital och reserver om minst 100 000 kr för vart och ett av de två första fordonen och därefter minst 50 000 kr för varje tillkommande fordon. För godstransporter med motordrivna fordon som har en tillåten totalvikt av högst sex ton och för persontransporter med motordrivna fordon som är inrättade för högst nio personer inkl. föraren skall som ett minsta krav gälla, att tillståndshavaren förfogar över ett kapital och reserver om minst 75 000 kr för vart och ett av de två första fordonen och därefter minst 35 000 kr för varje tillkommande fordon.

### 4.8.1 Utredningens uppdrag

I utredningens uppdrag ingår att studera om de ekonomiska krav som ställs i 5 b § YTF för den som vill driva yrkesmässig trafik bör skärpas för alla eller vissa tillståndshavare utöver den miniminivå som nu gäller.

### 4.8.2 Tidigare regler om ekonomisk lämplighetsprövning

År 1972 tillkom preciserade regler om den ekonomiska lämplighetsprövningen för godstrafiken. Av prop. 1981/82:78 om vissa yrkestrafikfrågor (s. 7) framgår att bakgrunden var att nyetableringar i viss omfattning ansågs ha skett efter en alltför optimistisk bedömning av de insatser som krävts och de sysselsättningsmöjligheter som funnits och att en utbyggd lämplighetsprövning ansågs kunna motverka

etablering av företag som saknade möjligheter att driva rörelsen under godtagbara former. Dessutom kunde en sådan prövning tvinga fram en planering av den tilltänkta verksamheten och ge sökanden underlag för drift på företagsekonomiskt sunda villkor. År 1979 avskaffades behovsprövningen helt för beställningstrafik för godstransporter, medan den särskilt reglerade ekonomiska lämplighetsprövningen bibehölls. Den utvidgades till att omfatta även vissa kapacitetsökningar. Enligt förordningen (1978:690) om ekonomisk lämplighetsprövning i vissa ärenden om yrkesmässig trafik skulle till grund för den ekonomiska lämplighetsprövningen i ärenden avseende beställningstrafik för godsbefordran ligga en av sökanden resp. tillståndshavaren utförd ekonomisk utredning. Denna omfattade dels verksamhetsbeskrivning, årsbudget och finansieringsplan för rörelsen, dels uppgifter om sökandens resp. tillståndshavarens ekonomiska förhållanden i övrigt. Utredningen granskades av en regional utvecklingsfond eller av en auktoriserad eller godkänd revisor. Finansieringsplanen skulle grundas på en så noggrann och omsorgsfull bedömning som möjligt med hänsyn till omständigheterna. Årsbudgeten skulle avse det första verksamhetsåret för rörelsen resp. det första verksamhetsåret då rörelsen bedrevs i utvidgad form.

Genom förslag i ovannämnda prop. 1981/82:78 ville man göra den ekonomiska lämplighetsprövningen enklare och effektivare. Departementschefen framhöll då, att de förhållandevis omfattande bestämmelserna medförde en hel del arbete såväl för tillståndsmyndigheten som för de enskilda företagarna och att det trots prövningen av den ekonomiska lämpligheten förelåg stora problem med företag som just i ekonomiskt hänseende kunde sägas vara olämpliga. Han menade att sådana företag ofta inte skötte inbetalningar av skatter och avgifter till det allmänna, samtidigt som de på ett illojalt sätt konkurrerade med branschens korrekt drivna företag. Mycket tydde därför enligt departementschefen (s. 8) på att värdet av den särskilda ekonomiska lämplighetsprövningen inte motsvarade det arbete och de kostnader som lades ned. Detta i sin tur förmodades bero på att någon mera ingående prövning av de i utredningen presenterade kalkylerna var svår för länsstyrelserna att åstadkomma. Han pekade också på den omständigheten, att en sökande förhållandevis enkelt kunde anpassa uppgifterna i den ekonomiska utredningen — särskilt när det gällde beräknade intäkter — till vad länsstyrelserna förmodades kunna godta samt att detta enligt uppgift också skedde i inte ringa omfattning. Förordningen om ekonomisk lämplighetsprövning i vissa ärenden om yrkesmässig trafik upphörde att gälla vid utgången av år 1982. Den ekonomiska lämplighetsprövningen har under tiden därefter i huvudsak innefattat en kontroll av om sökanden var restförd för skulder, främst

skatter och avgifter till det allmänna, samt om sökanden vid tidpunkten för ansökan eller viss tid dessförinnan var försatt i konkurs. Från en del länsstyrelser har upplysts att en av de vanligaste återkallelsegrunderna under senare år har varit just skatteskulder.

Möjligheten för tillståndsmyndigheten att få ett säkrare underlag för bedömningen av en sökandes resp. tillståndshavares ekonomi har fortlöpande diskuterats. I prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken nämnde departementschefen bl.a. att man närmare borde överväga frågan om en möjlighet att, såsom föreslogs i promemorian Avreglering av taxi m.m. (Ds K 1987:8), begära en finansieringsplan i samband med tillståndsgivningen. Något sådant krav har dock inte införts i tiden därefter.

### 4.8.3 Allmänt om de nu gällande ekonomiska kraven

Trafiktillstånd får ges endast till den som med hänsyn till bl.a. ekonomiska förhållanden bedöms vara lämplig att driva verksamheten (6 § YTL). I YTF anges omfattningen av prövningen av en tillståndssökandes ekonomi (5 b §). Vid prövningen skall följande gälla:
1. Den som ansöker om trafiktillstånd skall ha tillgång till tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget.
2. Bedömningen av de ekonomiska resurserna skall främst inrikta sig på företagets likviditet och soliditet i förekommande fall baserad på företagets årsbokslut, varvid tillståndsmyndigheten skall beakta
— tillgängliga medel inräknat bankmedel,
— möjligheter till överdrag och lån,
— alla tillgångar inräknat egendom som sökanden kan utnyttja som säkerhet,
— kostnader inräknat inköpskostnader eller första betalningar för fordon, lokaler, anläggningar och utrustning, samt
— rörelsekapital.
3. Vid prövningen enligt 2 skall som ett minsta krav gälla att sökanden skall förfoga över ett kapital och reserver om minst 30 000 kr per fordon eller 1 500 kr per ton av högsta tillåtna vikt för fordon som avses användas vid godstrafik resp. 1 500 kr per sittplats i fordon som avses användas vid persontrafik, beroende på vilket belopp som är lägst.

Om den sökande inte kunnat visa att företaget uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt vad nu har sagts får tillståndsmyndigheten som bevis på sådana resurser godta bekräftelse eller försäkran av en bank eller något motsvarande kvalificerat institut. Sådan bekräftelse

eller försäkran får lämnas i form av en bankgaranti eller i annan liknande form.

### 4.8.4 Bakgrunden till den nu gällande ordningen

Den nu gällande utförligare bestämmelsen i 5 b § YTF tillkom med anledning av att Sverige undertecknade EES-avtalet och den trädde i kraft den 1 januari 1994 (SFS 1993:1638). Bakgrunden är följande. Enligt Romfördraget år 1957 om den Europeiska ekonomiska gemenskapen skall medlemsstaterna i denna inom ramen för en gemensam transportpolitik fastställa lämpliga bestämmelser för transportområdet. Detta har skett genom rådets direktiv den 12 november 1974 om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella godstransporter på väg (74/561/EEG), direktiv av den 12 november 1974 om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella persontransporter på väg (74/562/EEG) samt direktiv av den 12 december 1977 om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för utövare av gods- och persontransporter på väg, och åtgärder för att underlätta för dessa att utöva sin rätt till etableringsfrihet (77/796/EEG). Direktiven ger medlemsstaterna rätt att från bestämmelserna undanta fysiska personer eller företag, om dessa uteslutande bedriver inrikestransporter, som endast har ringa betydelse för transportmarknaden på grund av typ av transporterat gods eller de korta transportavstånden. De nu nämnda direktiven har ändrats genom direktiv av den 21 juni 1989 (89/438/EEG), som bl.a. innehåller de ovan redovisade ekonomiska kraven för att få tillstånd till att bedriva yrkesmässig trafik. De tre nu beskrivna direktiven har helt nyligen slagits samman till ett enda dokument i rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter, se vidare avsnitt 3.

EG-direktiven gäller för godstransporter med fordon som har en totalvikt överstigande sex ton resp. för persontransporter med fordon som är inrättade för flera än nio personer inkl. föraren. Reglerna omfattar således inte transporter med lättare fordon eller transporter med personbil, vilket innebär att taxitrafik och trafik med budbilar i princip undantas. Emellertid har Sverige vid införandet av reglerna i YTF valt att låta EG-bestämmelserna omfatta även den nu nämnda trafiken. För Sveriges del kan detta försvaras med att vårt land till

skillnad från de flesta andra länder i världen har en helt avreglerad taxisektor, där tillgång och efterfrågan får styra marknaden. I samband med avregleringen under år 1990 försvann föreskrifterna om trafikområden, kommenderingsplaner och uppställningsplatser m.m.; taxesättningen blev fri och tvånget att tillhöra en beställningscentral avskaffades. Samtidigt uppstod en rad problem för taxisektorn, med lycksökare som etablerade sig i branschen utan att ha ekonomisk täckning för att driva en seriös rörelse. Att ställa ekonomiska krav på den som har tillstånd att driva taxitrafik och att ge tillståndsmyndigheten ett verksamt medel att bedöma en presumtiv tillståndshavare och sålla bort dem som inte har möjlighet att driva en sund och bärkraftig rörelse var i den situationen naturligt. Åtgärden mötte få eller inga protester från den seriösa delen av taxibranschen.

De nya bestämmelserna innebär bl.a. en skärpning av de ekonomiska krav som skall ställas på en sökande. Den som ansöker om trafiktillstånd skall ha tillgång till tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget. Detsamma skall gälla för den som utökar antalet fordon enligt ett trafiktillstånd (prop. 1993/94:168 s. 40). Under 1994 tillämpades inte bestämmelserna för den som enbart drev trafik inom landet och som vid en ansökan på heder och samvete uppgav att han under den angivna tiden enbart skulle driva sådan trafik. Reglerna gäller fr.o.m. den 1 januari 1995 all yrkesmässig trafik i Sverige.

### 4.8.5 De ekonomiska kraven i EU:s medlemsländer

Sedan den 1 januari 1993 är den europeiska transportmarknaden inte längre föremål för kvantitativa restriktioner. Den är öppen för alla transportörer som uppfyller de kvalitativa krav som ställs upp i ländernas yrkestrafiklagstiftningar. För att harmonisera reglerna och underlätta för yrkesutövare att fritt etablera sig har EG-reglerna på området hållits på en miniminivå utifrån medlemsländernas interna regler. Varje medlemsland kan anta strängare regler på området. Kravet på kapital och reserver har bestämts till minst 3 000 ecu per fordon eller 150 ecu per ton av högsta tillåtna vikt hos de använda fordonen för godstransporter, resp. 3 000 ecu per fordon eller 150 ecu per sittplats i fordon för persontransporter. Beloppsgränserna i 89/438/EEG anges således i ecu; en ecu motsvarar för närvarande ca 10 svenska kronor.

Sverige har, som nämnts, i den svenska författningstexten i 5 b § YTF fört över de ekonomiska kraven till samma nivå som EG:s minimikrav på ekonomiska reserver. Bland EU-länderna har dock

flertalet medlemsstater i sina nationella författningar betydligt strängare krav på den som söker yrkestrafiktillstånd. Hit hör bl.a. Danmark och Finland, se nästa avsnitt. Belgien har krav på en bankgaranti motsvarande 6 300 ecu per fordon i godstrafik resp. 5 000 ecu per fordon i persontrafik. I Nederländerna finns det regler om ett baskrav motsvarande 18 400 ecu och därefter 3 500 ecu per tillkommande fordon. Italien kräver ett bolagskapital via bankgaranti motsvarande 54 000 ecu jämte 2 700 ecu per fordon eller tillstånd. Portugal har det högsta kravet, nämligen 253 000 ecu som baskapital och därutöver 3 000 ecu för varje tillkommande fordon, medan det i Spanien krävs 3 200 ecu per tillstånd. Frankrike, Grekland, Irland, Storbritannien och Tyskland har inhemska regler i överensstämmelse med EG-direktivets minimikrav. För Tysklands del kan anmärkas att man i praktiken dock tillämpar ett högre kapitalkrav, nämligen 5 200 ecu per fordon.

### 4.8.6 De ekonomiska kraven i andra nordiska länder

*a) Danmark*

I Danmark finns det ekonomiska krav för godstrafik med fordon som har en totalvikt på mer än 6 ton samt för yrkesmässig personbefordran med buss, dvs. fordon för fler än nio personer föraren medräknad. Taxitrafiken är således undantagen. De ekonomiska kraven är, sedan regleringen för godskörsel nyligen ändrats, olika höga för gods- resp. busstrafik. För de två första tillstånden (fordonen) i godstrafik ställs kapitalkrav på 150 000 danska kr och därutöver krav på 30 000 kr för varje tillkommande fordon, medan kravet för busstrafik fortfarande är 100 000 kr för de två första tillstånden resp. 25 000 kr för tillkommande fordon. Det finns olika sätt för sökanden/tillståndshavaren att visa att kraven är uppfyllda. I första hand företes självdeklarationen och i andra hand ett intyg på ett särskilt formulär av en godkänd eller auktoriserad revisor. Sökanden kan dock alternativt ställa säkerhet från ett försäkringssällskap eller bank med ett av Direktoratet för vejtransport närmare fastställt belopp. Ansökan kan avslås om sökanden har väsentliga skulder till det allmänna. Direktoratet kan vidare kräva att det tas fram upplysningar från offentliga myndigheter för bedömandet av de ekonomiska förhållandena. Tillståndsmyndigheten kan också ställa krav på att en årsbudget och en finansieringsplan ges in om det rör sig om en ny verksamhet eller om Direktoratet i övrigt begär det.

*b) Finland*

På godssidan tillämpas i Finland Trafikministeriets beslut den 27 februari 1991 nr 441 om bl.a. den solvens som krävs av den som idkar tillståndspliktig godstrafik. Häri föreskrivs att säkerhet intill vissa belopp skall ställas av nya sökande eller sökande som vill utöka rörelsen. All godstrafik omfattas av reglerna. Säkerhetens storlek bestäms efter antalet fordon som skall användas i trafiken. För lastbilar är säkerheten 70 000 mark per bil för de två första fordonen och 25 000 mark per bil för de följande fordonen. För person- och paketbilar är säkerheten 20 000 mark per bil för de två första bilarna och 5 000 mark per bil för de följande. Som säkerhet godkänns borgensförbindelse av en penninginrättning eller ett försäkringsbolag.

För den som ansöker om kollektivtrafiktillstånd tillämpas förordningen nr 666 av den 15 juli 1994 om tillståndspliktig persontrafik på väg. Sökanden anses ha tillräckliga ekonomiska resurser att starta ett företag och att på ett ändamålsenligt sätt sköta trafiken, om han till sitt förfogande har ett kapital eller en reservfond, som uppgår till 100 000 mark per fordon för de två första bussarna och minst 30 000 mark för envar av de därpå följande bussarna. För bussar som har högst 22 passagerarplatser är beloppet 30 000 mark per buss. Det disponibla kapitalet eller reservfonden kan styrkas genom att myndigheten tillställs 1) av bank eller försäkringsbolag utfärdat intyg eller ställd säkerhet, som också kan vara en borgensförbindelse som ställs till tillståndsmyndigheten, eller 2) ett intyg utfärdat av en revisor som har godkänts av en handelskammare eller av Centralhandelskammaren.

*c) Norge*

I norsk lagstiftning har för både godstransporter och persontransporter införts krav på att sökanden vid ansökan om ett eller två tillstånd skall förete en garantiförklaring från bank eller försäkringssällskap på 50 000 norska kr per tillstånd. För tillstånd därutöver tillkommer ett belopp på 25 000 kr per tillstånd. Reglerna gäller godstransporter med fordon som har en totalvikt över 3 500 kg, resp. persontransporter med fordon som är registrerade för mer än nio personer, dvs. taxitrafik omfattas inte. Vid ansökan om tillstånd till persontransporter i linjetrafik skall garanti ställas per fordon som används i trafiken, dock att det sammanlagt inte krävs att garanti ställs för mer än 22 fordon. Ekonomikravet anses likväl inte uppfyllt, om sökanden har väsentliga förfallna obetalda avgifts- eller skatteskulder eller är under

ackordsförhandling eller i konkurs. Ansökan skall åtföljas av en attest (intyg) från berörd myndighet.

### 4.8.7 Pågående reformarbete inom EG och reformkrav i Sverige

Kraven på ekonomiska resurser har således sin grund i EG:s regelsystem. Några egentliga motivuttalanden om bakgrunden till reglernas tillkomst och utformning finns inte inom EG-rätten, men syftet med bestämmelserna kan läsas ut av inledningen — preambeln — till en förordning eller ett direktiv. Härur kan i nu aktuellt avseende följande noteras.

Transportmarknadens organisation är en av de väsentliga faktorerna vid genomförandet av den i Romfördraget föreskrivna gemensamma transportpolitiken. Reglerna syftar till att främja ett effektivt utnyttjande av etableringsrätten och bidra till rationalisering av marknaden och en förbättrad service i användarnas, transportföretagens, samhällsekonomins och trafiksäkerhetens intresse. Att man inom EG har ställt upp kapitalkrav har sin grund i en önskan att få ett säkert sätt att transportera gods inom gemenskapen och en strävan att varje transportör skall ha förmågan att genomföra en transport i ett annat medlemsland utan att tredje man drabbas av dröjsmål eller andra följdverkningar. De ekonomiska kraven har fått en detaljerad utformning för att ge sökanden olika alternativ att utan för stora kostnader eller andra olägenheter visa att han har de ekonomiska förutsättningarna att driva en transportverksamhet. Bestämmelserna har karaktären av minimikrav, med frihet för varje medlemsland att ställa högre krav på transportörernas finansiella status. De svenska reglerna motsvarar minimikraven.

Liksom inhemsk lagstiftning utvecklas EG-reglerna på transportområdet fortlöpande. Inom EG pågår arbete med att omforma reglerna om vilka ekonomiska krav som skall ställas på transportörer inom olika grenar, med det uttryckliga syftet att säkerställa lika behandling av företagen i de olika medlemsstaterna. Ett flertal EU-länder har under hand fört fram att man vill höja kapitalkraven. En arbetsgrupp under EG-kommissionen har under våren 1995 uttalat sig för en likformighet mellan medlemsländerna på sikt, vilket man är medveten om med nödvändighet får ske successivt. Arbetsgruppen har vidare ställt olika förslag till hur de ekonomiska kraven i EG:s regelverk kan tänkas vara utformade framöver. Enligt ett förslag kan man i stället för ett visst belopp per fordon tänka sig att kräva en klumpsumma för hela rörelsen. En sådan summa skulle kunna sättas oberoende av

antalet fordon i rörelsen eller baseras på en grupp fordon, t.ex. ett belopp för en rörelse med mellan ett och fem fordon eller mellan ett och tio fordon och en högre summa för ytterligare fler fordon. Ett annat alternativ, som förts fram, är att fastställa de ekonomiska kraven efter en procentsats av rörelsens omsättning. Ett ytterligare förslag är att behålla kravet på en viss — förhöjd — summa per fordon eller per ton/sittplats. Arbetsgruppen vidhåller att bestämmelserna bör konstrueras som minimikrav, vilka ger utrymme för medlemsländerna att ställa högre ekonomiska krav på nationell nivå. De nationella experterna har under hösten 1995 vidareutvecklat arbetsgruppens tankar. De flesta medlemsländerna har hittills förordat en höjning av minimibeloppen och har uttalat sig för att bibehålla systemet med en summa per fordon, med någon form av kontroll av tillståndshavarens ekonomiska status när nya fordon anskaffas.

Redan när EG-reglerna togs in i den svenska yrkestrafiklagstiftningen hade för svensk del tankar väckts på en högre nivå för de ekonomiska kraven för att få tillstånd att driva yrkesmässig trafik. Vid utarbetandet av promemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100), med deltagande bl.a. av företrädare för transportbranschen, stod det också klart att en del transportorganisationer ställde sig bakom en höjning. Man motiverade detta på följande sätt (s. 38 och 39).

> Härmed skulle säkerställas att de företag som verkar inom näringen har en tillfredsställande kapitalbas. Inte minst viktigt är att en ekonomisk garanti skall ställas vid varje utökning av tillståndshavarens fordonsantal. Detta kapitalkrav i form av t.ex. en bankgaranti bör givetvis kontrolleras av länsstyrelsen på ett sådant sätt att missbruk och kringgående av kravet inte kan ske. Behovet av tillräckliga kapitalreserver hos trafikföretagen skall också ses mot bakgrund av att det i många fall är alltför lätt att etablera sig som företagare i branschen. Det personliga risktagandet är litet genom att fordonen vanligen köps genom s.k. ägarförbehåll, vilket innebär att säljaren har rätt att återta fordonet vid uteblivna betalningar. Fordonet ingår på så sätt inte i en framtida konkurs. Fordonssäljarens anspråk är en särskild privilegierad fordran som automatiskt lyfts ut ur en konkurs. Trots att köpeskillingen för fordonet kan uppgå till miljonbelopp kan säljaren genom sitt ägarförbehåll ställa mycket låga krav på personlig solvens av köparen. Detta i sin tur kan leda till att ekonomiskt sett mindre lämpliga företagare kommer in i branschen. I arbetsgruppen har det emellertid också höjts röster för att de nuvarande beloppen är så höga att de därför lägger hinder

i vägen för ett nyföretagande eller en utökning av tillståndshavarens fordonspark.

Branschen står inte samlad i diskussionen om solvenskraven. Från något håll har förts fram att man inte finner skäl för en höjning av de ekonomiska kraven utöver EG:s miniminivå. Man pekar på att det inom andra branscher än transportbranschen inte finns en motsvarande reglering med höga inträdeskrav för att få driva verksamhet, undantaget resegarantin för resebyråbranschen, och att utgångspunkten därför måste vara att hålla de ekonomiska kraven så låga som möjligt för att branschen skall likställas med andra branscher med fri etableringsrätt. Andra branschorganisationer har uppfattningen att de svenska beloppsgränserna bör höjas. Man förordar 10 000 ecu, eller 100 000 kr, som en rimlig nivå och pekar på de danska reglerna som förebild (se ovan). Man framhåller också att kravet på storleken av aktiekapitalet höjts från 50 000 till 100 000 kr. Därvid pekar man på att denna höjning, som trätt i kraft den 1 januari 1995 för nystartade företag och den 1 januari 1998 för redan etablerade aktiebolag, leder till att man bör ställa hårda krav på ett nystartat företag. Från ytterligare något håll förespråkas kraftigt höjda solvenskrav för att få tillstånd till godstrafik. Man poängterar därvid att det avgörande är tröskeleffekten, dvs. konstruktionen med ett högt ingångsbelopp — minst 100 000 kr — som garanterar bärkraft, och att därefter lägre krav kan ställas för tillkommande fordon.

### 4.8.8 Något om regler och praxis vid prövningen av den ekonomiska förmågan

En ansökan om trafiktillstånd skall vara skriftlig. Till ansökan skall fogas handlingar som styrker att de prövade personerna inte är försatta i konkurs eller underkastade näringsförbud och inte heller har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken. Vidare skall ges in handlingar som styrker sökandens ekonomiska förhållanden (4 och 4 a §§ YTF). Tillståndsmyndigheten får begära in de ytterligare uppgifter som behövs för att pröva ansökan (6 § YTF). VV får meddela föreskrifter för verkställigheten av YTF. Några sådana föreskrifter har dock inte meddelats vad gäller den ekonomiska prövningen. Detta innebär bl.a. att bedömningen av de ekonomiska förutsättningar som föreligger kan variera mellan de olika tillståndsmyndigheterna.

Näringsidkare är bokföringsskyldiga enligt bokföringslagen (1976:125), BFL. Den löpande bokföringen skall för varje räkenskaps-

år avslutas med ett årsbokslut, dvs. balansräkning och resultaträkning. I aktiebolag och sådana handelsbolag som omfattas av årsredovisningslagen (1995:1554) skall årsbokslutet, enligt en ny 11 a § i BFL som trätt i kraft den 1 januari 1996 (prop. 1995/96:10, bet. 1995/96:LU4, rskr. 1995/96:91), bestå av balansräkning, resultaträkning och noter.

Med stöd av bl.a. dessa regler tillämpas i dag på en del håll en ordning, som för sådana etablerade företag som vill utöka verksamheten med ytterligare fordon, innebär, att länsstyrelsen kräver in årsredovisning eller årsbokslut, revisionsberättelse, en budget över den planerade utökningen, bankintyg avseende beviljade krediter samt uppgifter om antal fordon och en beskrivning av dessa. För nystartade företag krävs en budget för det första verksamhetsåret, innehållande uppgifter om beviljade krediter, bankintyg beträffande den egna kapitalinsatsen och uppgifter om fordonen.

Enligt nu gällande regler kan sökanden på olika sätt visa eller lämna garanti för rörelsens ekonomiska bärkraft. Om vederbörande inte har kunnat visa att företaget uppfyller kravet på ekonomiska resurser får tillståndsmyndigheten som bevis på sådana resurser godta en bekräftelse eller en försäkran av en bank eller något motsvarande kvalificerat institut, varmed främst kommit att menas en bankgaranti. För en sådan tar banken ut en uppläggningsavgift samt löpande provision i procent av garantisumman. Procentandelen uppgår vanligen till mellan en och fyra procent och varierar beroende på kreditvärdighet, garantins giltighetstid m.m.

Även i de övriga nordiska länderna kan — såsom framgått av avsnitt 4.8.6 — en sökande på olika sätt visa att han uppfyller de uppställda ekonomiska kraven. I Danmark används således — vid sidan av uppvisande av självdeklaration och ställande av säkerhet — vid bedömningen av en sökandes ekonomiska förutsättningar en ”revisorsförklaring”, dvs. en handling vari rörelsens revisor vid straffansvar intygar att vederbörande person eller bolag uppfyller de i författning uppställda ekonomiska kraven. Enligt vad vi har inhämtat från dansk sida anser man att systemet fungerar mycket väl i praktiken. Man framhåller att användandet av en revisorsförklaring medför en betydligt lägre kostnad för sökanden än att skaffa en bankgaranti. Även i Finland kan det disponibla kapitalet eller reservfonden i vissa fall styrkas bl.a. genom ett intyg utfärdat av en revisor som har godkänts av en handelskammare eller Centralhandelskammaren. I Norge har den revisor som anlitas av en tillståndshavare rapporteringsskyldighet till tillsynsmyndigheten om tillgångarna i rörelsen sjunker under en viss nivå.

Efter nu nämnda modeller, främst den som tillämpas i Danmark, har även för Sveriges del diskuterats att vid bedömningen av en

sökandes eller tillståndshavares ekonomiska status ta hjälp av en revisors granskning av rörelsen. Ett intyg av en godkänd eller auktoriserad revisor skulle då företes vid ansökan eller i en tillsynssituation. En del länsstyrelser tillämpar redan systemet med revisorsintyg i liten skala.

Kontroll av den uppgivne revisorn sker numera hos Revisorsnämnden; se förordningen (1995:666) med instruktion för Revisorsnämnden och lagen (1995:528) om revisorer. Nämnden prövar frågor om godkännande, auktorisation och registrering av revisorer. För att bli godkänd revisor skall sökanden yrkesmässigt utöva revisorsverksamhet och, bland vissa andra krav, hos Revisorsnämnden ha avlagt revisorsexamen, 4 § i nämnda lag. För att bli auktoriserad revisor skall sökanden även ha hos Revisorsnämnden avlagt högre revisorsexamen. Revisorsnämnden skall föra ett register över revisorer och revisionsbolag, 30 § i lagen.

### 4.8.9 Skulder till det allmänna

I praxis anses att den som vid beslutstillfället häftar i förfallen skuld för skatter och avgifter till det allmänna inte bör meddelas trafiktillstånd (se bl.a. dåvarande Transportrådets allmänna råd 1989:2 s. 12). Enligt 11 a § första stycket 3. YTF gäller att ett tillstånd alltid skall återkallas bl.a. om en tillståndshavare eller en trafikansvarig på väsentligt sätt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter. En del tillståndsmyndigheter har framhållit att en av de vanligaste återkallelsegrunderna är just skatteskulder. Information från Riksskatteverkets, RSV:s, REX-system, dvs. den samkörning som tre gånger per år (januari/maj/september) äger rum mellan yrkestrafikregistret och RSV:s register över skulder till det allmänna, ger länsstyrelserna snabb och säker information om när en tillståndshavare resterar för t.ex. skatteskulder över ett visst belopp, för närvarande 20 000 kr. En närmare utredning får då visa om vederbörande tillståndshavare bedöms sakna möjligheter att klara av att reglera skulden. Återkallelsebeslut har i allmänhet inte ändrats av domstol. I några fall har domstolarna fört in begrepp som ”ursäktlig konkurs” när det gäller en avtalspart och ”lågkonjunktur” som skäl för att ändra ett avslagsbeslut beträffande ansökan om trafiktillstånd.

I dansk rätt gäller för gods- resp. busstrafiktillstånd ett krav på att sökanden inte skall ha ställt in sina betalningar, vara försatt i konkurs, eller ha skulder till det allmänna på 50 000 danska kr eller mer samt i övrigt ha tillräckliga ekonomiska förutsättningar. Ett tillstånd kan

återkallas bl.a. vid skulder till det allmänna uppgående till 100 000 danska kr eller mer. För redan befintliga tillstånd är alltså gränsen dubblerad i förhållande till vad fallet är vid en ansökan om tillstånd. En bedömning sker av om skulden har uppstått hastigt, om vederbörande har gjort allvarliga försök att betala av den, om skulden är hänförlig till rörelsen, m.m.

Enligt ett förslag från EG-kommissionens förut nämnda arbetsgrupp skulle sedan tolv månader obetalda skatter och avgifter konstituera en otillfredsställande ekonomisk standard. Förslaget har dock inte vunnit gehör bland medlemsländerna.

### 4.8.10 Överväganden och förslag

*Allmänt*

De krav på ekonomiska resurser som ställs på en tillståndshavare gäller fr.o.m. den 1 januari 1995 all yrkesmässig trafik. Under den tid som reglerna har varit i kraft har kunnat konstateras, att de väl har varit till vägledning vid tillståndsmyndigheternas bedömning av en sökande inför nytt tillstånd eller vid en utökning av en redan etablerad rörelse, men att de också har medfört tolknings- och tillämpningsproblem.

Av översikten ovan över nordisk och övrig europeisk reglering framgår, att Sverige tillsammans med några andra länder ställer krav på sökandens ekonomiska förmåga i nivå med den av EG föreskrivna minimistandarden. Från såväl branschhåll som från myndighetshåll har höjts röster för en anpassning av de ekonomiska kraven till vad som gäller i Norden i övrigt och i majoriteten av EU-länderna.

Grundtanken bakom införandet av de ekonomiska kraven inom EU har varit att eftersträva en likabehandling av näringsidkare på transportområdet i de olika länderna. För de enskilda ländernas del tillkommer syftet att ge tillståndsmyndigheten ett verktyg att kontrollera att en sökande har möjligheter att driva en transportverksamhet på ett ekonomiskt försvarbart sätt. Samtidigt ger det sökanden en chans att redan före driftstarten få en överblick över sina egna förutsättningar att driva rörelsen vidare efter ett inledande skede.

Ett driftskapital krävs för att starta en rörelse. Förutom kostnaden för fordonet, som ofta är den största posten, är det fråga om kostnader för fordonsförsäkring, transportförsäkring, skatt och drivmedel samt vissa administrativa kostnader, såsom avgift för tillstånd samt i förekommande fall kostnad för anslutning till en beställningscentral eller

en lastbilscentral. Exempelvis kan nämnas, att kostnaden för medlemskap i en större beställningscentral i en storstad kan uppgå till 25 000 kr, medan medlemskap i större lastbilscentraler kan kräva mellan 50 000 och 60 000 kr som insats för den första bilen och omkring 20 000 kr för följande fordon. Dessa kostnader betalas i samband med att rörelsen startar och måste självfallet beräknas utanför kostnaden för själva fordonet.

I beräkningsunderlaget räknar tillståndsmyndigheterna in även anskaffningskostnaden för fordonet och således inte endast storleken på rörelsens reserver under löpande drift. Det bör vidare betonas att myndighetens prövning vid en ansökan om att utöka transportverksamheten med ytterligare fordon skall omfatta hela rörelsen och inte enbart det tillkommande fordonet.

*Differentiering av beloppskraven, m.m.*

Att, såsom diskuterats inom EG-kommissionens arbetsgrupp, kräva en klumpsumma för en tillståndshavare eller en viss summa för ett större antal fordon skulle i och för sig medföra administrativa lättnader vid tillståndsgivning och tillsyn men å andra sidan otvivelaktigt missgynna små näringsidkare. Enbilsåkare och andra mindre företag skulle komma att få det svårt att etablera sig på marknaden eller hålla sig kvar där. Även det inom EU diskuterade alternativet att visa den finansiella ställningen på basis av en procentandel av rörelsens omsättning skulle medföra vissa administrativa fördelar, så till vida att kontrollen av fordonsantal skulle kunna slopas. Samtidigt kan man förutse svårigheter att på ett korrekt sätt bedöma omsättningens storlek. Nu nämnda alternativ bör därför avvisas.

Valfriheten enligt gällande regler att i stället för det fasta beloppet per fordon bestämma beloppskravet utifrån en viss summa per ton av högsta tillåtna vikt för fordon i godstrafik resp. visst belopp per sittplats i fordon i persontrafik, beroende på vilket belopp som är lägst, medför i många fall alltför låga beloppskrav. Den bestämmelsen bör därför mönstras ut. Vi menar att de ekonomiska kraven bör bestämmas enbart till fasta belopp per fordon.

För närvarande gäller de svenska bestämmelserna alla tillståndshavare och dessa åläggs i princip samma beloppsmässiga krav. Det är dock möjligt att differentiera de ekonomiska kraven på olika sätt. Detta skulle kunna ske med beaktande av om det är en nystartad rörelse eller om den redan är etablerad. En sådan ordning kan dock medföra gränsdragningsproblem; i vilket skede skall en rörelse övergå till att anses etablerad? Ett annat sätt att differentiera de ekonomiska

kraven är att göra åtskillnad mellan olika typer av trafik. För ett sådant system talar att EG-reglernas krav — vilket även gäller andra nordiska länders regler — inte omfattar taxitrafik eller lättare godstrafik, t.ex. trafik med budbilar. Vi föreslår en sådan typ av differentiering och utvecklar detta ställningstagande närmare i det följande.

Från flera håll har pläderats för ett system med en hög tröskelsumma och därefter ett regressivt krav efter ''nordisk modell'', med ett minsta krav på kapital och reserver i storleksordningen 100 000—200 000 kr för de första fordonen och med ett tilläggskrav på ett lägre belopp för varje tillkommande fordon. För ett tungt fordon — tung lastbil eller större buss — är det kravet rimligt. Om man väljer att utforma en enda regel för all trafik och alla fordon oavsett storlek, dvs. inbegripet även taxitrafik och budbilar, kan dock ett sådant beloppskrav uppfattas som alltför högt och i realiteten innebära att mindre rörelser slås ut. En ordning med högre krav på den tunga trafiken är — i linje med vad vi har sagt ovan — mest tilltalande, bl.a. därför att det i en sådan typ av verksamhet redan i starten krävs ett högre kapital för att rent faktiskt anskaffa fordon m.m. för rörelsen.

När det gäller trafik med lättare fordon innebär nuvarande svenska bestämmelser att en taxirörelse skall visa ekonomiska reserver om minst 30 000 kr per fordon eller 1 500 kr per sittplats, beroende på vilket belopp som är lägst, dvs. i praktiken ett mycket lågt belopp för i normalfallet fyra eller fem sittplatser. För att driva en taxirörelse krävs givetvis ett betydligt större arbetande kapital även för en ''enbilsåkare''. Som exempel kan nämnas att enbart årsavgiften för en försäkring utan bonus för en tre år gammal taxibil uppgår till mellan 20 000 och 25 000 kr. Anskaffningskostnaden för en taxameter är i samma storleksordning. Härtill kommer såsom nämnts tidigare t.ex. avgifter till beställningscentral. Det nu sagda visar att en rejäl höjning av beloppskravet bör ske även för de lättare fordonens del.

Andelen enbilsåkare är stor på såväl gods- som taxisidan. Den som startar en trafikrörelse börjar vanligen med *ett* fordon. Vid en ansökan om utökning av fordonsparken finns sedan intäkter från det första fordonet att påvisa för tillståndsmyndigheten och redovisningshandlingar över utfallet kan företes. En utökning från ett fordon till två innebär en ökning med 100 procent medan en ökning från två fordon till ett tredje endast medför en mindre ökning. Detta motiverar att kapitalkraven för det första resp. andra fordonet hålls på en hög nivå medan man för det tredje och följande fordon kan sätta kraven lägre.

När det gäller att avgränsa vilka fordon som skall hänföras till den ena eller andra kategorin i nu aktuellt sammanhang kan givetvis olika

gränser diskuteras. Vi har valt att låta gränsdragningen sammanfalla med den gräns för kapitalkrav som gäller enligt EG-reglerna. Denna avgränsning tillämpas i Danmark.

Vi föreslår således att för den som ansöker om trafiktillstånd för godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt överstigande sex ton och för persontransporter med fordon som är inrättade för flera än nio personer inkl. föraren, som ett minsta krav skall gälla att sökanden förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kr för vart och ett av de två första fordonen och minst 50 000 kr för varje tillkommande fordon. För godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt av högst sex ton och för persontransporter med fordon som är inrättade för högst nio personer inkl. föraren skall som ett minsta krav gälla, att sökanden förfogar över ett kapital och reserver om minst 75 000 kr för vart och ett av de två första fordonen och minst 35 000 kr för varje tillkommande fordon.

Kapitalkraven innebär bl.a. att den som köper ett fordon på avbetalning eller leasar fordonet inte kan tillgodoräkna sig fordonets värde som tillgång och att vederbörande då i stället får visa att han har tillgångar av annat slag. Den som i bank tar upp ett lån och själv köper sitt fordon kan komma i en bättre situation vid tillståndsmyndighetens bedömning, dels därför att ett av bank beviljat lån förutsätter att en kreditprövning redan har skett hos banken, dels därför att ett lån hos ett kreditinstitut i normalfallet löper med en lägre ränta och därmed är mera förmånligt för låntagaren än ett avbetalningsköp eller ett leasingavtal.

Ibland har diskuterats att införa ett slags automatik, varigenom kapitalkravet skulle anpassas i takt med förekommande penningvärdesförsämring. En knytning skulle kunna ske exempelvis till basbeloppet. Ett sådant system kan dock bli administrativt komplicerat i tillsynsarbetet. I samband med den kontinuerliga uppföljning som kan väntas ske såväl inom EG som i vårt land bör motiverade höjningar kunna ske genom successiva ändringar i gällande bestämmelser. Vi avvisar därför ett system som medför automatiska höjningar.

*När skall prövningen ske?*

En viktig fråga är vid vilken tidpunkt de ekonomiska förutsättningarna skall föreligga. Vid tiden för ansökan eller fortlöpande? I praktiken utförs i dag kontrollen av de ekonomiska förutsättningarna när en ansökan om trafiktillstånd prövas. Vi vill för vår del understryka att de ekonomiska förutsättningarna rent principiellt bör föreligga fortlöpande över tiden. Bakgrunden härtill är helt enkelt att till-

ståndshavaren skall kunna driva rörelsen vidare efter det första inledande skedet med ett kontinuerligt arbetande kapital. Det ligger då i sakens natur att kapitalkraven skall vara fortlöpande uppfyllda.

*Hur skall prövningen ske?*

Av Statskontorets rapport Om taxi och annan yrkestrafik (1993:15) — avseende förhållandena före ikraftträdandet av de EG-anpassade reglerna — framgår att kraven på sökandens ekonomiska lämplighet, t.ex. avseende tillgångar, skuldbelopp, finansieringsmöjligheter m.m. uppvisade stora skillnader länsstyrelserna emellan. Samtliga länsstyrelser kontrollerade att sökanden inte var belastad med skulder. Endast ca tio länsstyrelser gjorde närmare ekonomiska bedömningar av sökandens förutsättningar att driva verksamheten.

De ovan föreslagna beloppen för vilka kapitalkrav som skall ställas är minimibelopp och har utformats så att den ekonomiska prövningen i normalfallet kan koncentreras till en undersökning av om dessa krav är uppfyllda eller inte. Härigenom förenklas prövningen och skapas förutsättningar för enhetlighet olika tillståndsmyndigheter emellan. En helhetsbedömning utesluts emellertid inte. Bilden av sökandens/tillståndshavarens ekonomi kan nämligen vid en sådan bedömning te sig så ogynnsam att man måste säga sig att företaget inte kan drivas på de premisser som har angetts. Det kan t.ex. vara fall där verksamheten till större delen är byggd på lånat kapital med korta betalningsfrister eller oförmånliga villkor i övrigt eller rent av att uppgivna tillgångar är fiktiva. I sådana och andra fall med stor skuldbelastning kan det föreligga *särskilda skäl* att inte nöja sig med att kapitalkravet är uppfyllt. En prövning grundad på en helhetssyn får då göras, varvid det kan finnas skäl att djupare undersöka vari det uppgivna kapitalet består.

Vårt förslag innehåller inte något krav på att tillgångarna skall vara av visst slag och inte heller något krav på att ''Eget kapital'' (tillgångar minus skulder enligt bokföringsmässiga grunder) skall vara av viss storlek. Såsom tillgång räknas exempelvis en fastighet som ingår i rörelsen, fordon och andra inventarier. Som tillgång räknas även ett garantiåtagande eller motsvarande från en bank. Tillgångarna skall vid kalkylen tas upp till det verkliga värdet, jämför 2 kap. 9 § andra stycket ABL nedan. Skulder beaktas inom ramen för helhetsbilden. Restförda skulder tillmäts särskilt intresse.

Det bör strykas under att det — i enlighet med vad EG har uttalat — bör finnas alternativa möjligheter att visa att kapitalkravet är uppfyllt. Detta kan ske genom företeende av redovisningshandlingar,

självdeklaration med bilagor, revisorsintyg etc. Att i förekommande fall en utfästelse om kredit eller en garantiutfästelse från bank föreligger får visas genom intyg från denna.

När det är fråga om en nystartad rörelse bör sökanden redovisa ingångskostnader och tillgängliga medel, som styrks av ett intyg från bank jämte ett intyg om fordonets eller fordonens värde, eller ett intyg om att fordonet är betalt. Ett fordons värde får jämföras med eventuella lån sökanden tagit för anskaffningen. Om t.ex. fordon eller andra tillgångar tillförs ett nybildat aktiebolag som startar en rörelse bör en godkänd eller auktoriserad revisor intyga dels att tillgångarna — apportegendomen — verkligen har tillförts bolaget, dels att dessa har åsatts ett korrekt värde och att egendomen kan antas bli till nytta för bolagets verksamhet (jämför 2 kap. 9 § andra stycket punkt 4 ABL).

Vid en ansökan om utökning av fordonsantalet i en rörelse kan en ekonomisk beräkning ske med stöd av årsredovisningshandlingar, som visar rörelsens status. Sökanden bör vara skyldig att ge in handlingar som underlag för den bedömning som prövningsmyndigheten skall göra av att sökanden kan starta och driva verksamheten. Prövningsmyndigheten bör allt efter omständigheterna utnyttja möjligheterna att skaffa sig den information som behövs.

Vad gäller företeende av t.ex. finansieringsplan eller budget kan nämnas att en del länsstyrelser anser att sådana handlingar skall företes. En budget kan i förekommande fall utvisa ingångskostnader, tillgängliga medel m.m. som ett komplement till övriga handlingar. Det bör dock framhållas att det är tveksamt i vad mån en sådan kan läggas till grund för bedömningen av en rörelse, eftersom det är fråga om uppskattade siffror med ett tänkt utfall, där risken naturligen är stor att uppgifterna kan anpassas till de krav prövningsmyndigheten ställer upp. Nyttan med en budget som grund för bedömningen av en ansökan om tillstånd är således enligt vår uppfattning inte självklar. I speciella fall kan en budget dock ha ett visst värde, såsom i vissa tillsynssituationer. När det är fråga om utökning av en rörelse med ytterligare fordon kan en finansieringsplan, dvs. en plan över hur sökanden avser att få investerings- och driftskapital för utökningen vara av ett visst värde för tillståndsmyndigheten. Denna bör därför vara oförhindrad att kräva in även en sådan plan — låt vara utan större krav på yttre form — för att kunna konstatera att utökningen kan finansieras. Vidare kan av intresse vara ett intyg eller en verifikation över storleken av visst uppgivet kapital och hur detta har anskaffats.

Från länsstyrelsehåll har framhållits att det kan medföra svårigheter att tillämpa reglerna om ekonomiska krav, så till vida att de års-

redovisningar och andra handlingar som prövningsmyndigheten har tillgång till ofta är för gamla och inte visar den aktuella situationen samt i övrigt kan vara svåra att tolka och bedöma. Vi vill i det avseendet betona att länsstyrelserna i tillsynsarbetet bör få kräva in de handlingar som behövs för tillsynen. Vidare vill vi stryka under att författningstexten utformas så att sökanden har alternativa möjligheter att visa sin ekonomiska förmåga. Hur länsstyrelsernas prövning av solvenskraven rent faktiskt bör gå till samt i vilken omfattning och på vilket sätt länsstyrelserna bör ställa krav avseende företeende av handlingar kan lämpligen överlämnas till VV för att behandlas i föreskrifter och allmänna råd. De synpunkter som framförts ovan och som tillkommer från andra håll bör därvid beaktas.

*Revisorsintyg*

Det sista ledet i den nu gällande författningstexten om kapitalkravet (5 b § sista stycket YTF) handlar om ''bekräftelse eller försäkran av en bank eller något motsvarande kvalificerat institut''. Bestämmelsen, som behandlas närmare nedan, har föranlett diskussioner om att, liksom i andra nordiska länder, införa bruket av ett intyg från en sökandes eller tillståndshavares revisor, om rörelsens ekonomiska status, se ovan. Ett sådant intyg eller en förklaring från revisorns sida skulle innebära, att revisorn undersöker om sökanden har reella tillgångar eller medel för verksamheten. Å ena sidan kan hävdas att användningen av ett revisorsintyg eller revisorsförklaring medför att revisorn, som har tystnadsplikt beträffande klientens ekonomiska ställning, dras in i en bedömning som kan medföra en lojalitetskonflikt. Vidare kan hävdas att en revisorsförklaring innebär att tillstånds- eller tillsynsmyndigheten därmed skulle frånhända sig det egna ansvaret för bedömningen av en ansökan till någon annan än myndigheten. Å andra sidan kan hävdas att man med en revisors hjälp kan förväntas få en mera yrkesmässig bedömning av en rörelses verksamhet och resultat än vad prövningsmyndigheten av resursskäl kan åstadkomma. Beträffande de rörelser som drivs i aktiebolagsform kan även framhållas ABL:s regler till skydd för aktiekapitalet, som nämnts ovan. För en revisor, som redan är väl förtrogen med ett bolags ekonomiska förhållanden, kan ett intyg ses som ett led i revisorns löpande arbete med företaget. Även beträffande den kostnadsmässiga aspekten för det enskilda företaget att få ett sådant revisorsintyg finns det en klar fördel i förhållande till den mera kostsamma bankgarantin. Enligt vår mening överväger fördelarna med ett intyg av revisor. Förslaget ligger också i linje med de uttalanden som gjorts av EG-

kommissionens arbetsgrupp, som tryckt på principen om alternativa möjligheter att styrka en rörelses finansiella status. Det bör således betonas att kravet på revisorsintyg är alternativt, dvs. det är endast ett av flera sätt för sökanden att visa rörelsens ekonomiska bärkraft. Stommen i den ekonomiska bedömningen måste vara beloppskraven, medan redovisningshandlingar, intyg eller försäkran från bank eller en revisor utgör hjälpmedel vid tillståndsgivning och tillsynsarbete. Vi föreslår därför att det öppnas en möjlighet för prövningsmyndigheten att som bevis på ekonomiska resurser — förutom en bekräftelse eller försäkran av en bank, dvs. en utfästelse om en framtida kredit — även få godta ett intyg från en godkänd eller auktoriserad revisor.

*Särskilt om bankgaranti*

Beträffande en sökandes möjligheter att på annat sätt än genom sedvanliga redovisningshandlingar styrka sin ekonomiska status gäller som nämnts för närvarande enligt 5 b § YTF, att tillståndsmyndigheten som bevis på ekonomiska resurser får godta en bekräftelse eller försäkran av en bank eller ett motsvarande kvalificerat institut, i form av en bankgaranti eller i annan liknande form. En bankgaranti utgörs av en borgensförbindelse, där banken går i borgen såsom för egen skuld. Garantin ställs ut till en förmånstagare, till vilken den utlovade betalningen sker för den händelse tillståndshavaren inte själv kan uppfylla sina ekonomiska förpliktelser. När det gäller kravet på ekonomiska resurser enligt 5 b § YTF kan noteras, att den ”bankgaranti” som krävs enligt författningstexten — i direkt översättning från EG-direktivet — dock i juridisk mening inte är någon borgen, eftersom den inte har någon förmånstagare och inte innehåller något direkt åtagande för banken. Konstruktionen skiljer sig också från viss annan lagstiftning där ekonomiska garantier förekommer. Enligt resegarantilagen (1972:204) skall den som är arrangör eller återförsäljare av paketresor, innan han marknadsför en paketresa, ställa säkerhet hos Kammarkollegiet. Säkerheten skall bestå av en av bank eller försäkringsbolag utfärdad betalningsutfästelse, som fullgörs vid anfordran. Säkerheten får tas i anspråk för att betala tillbaka pengar som erlagts för en paketresa, som blir inställd eller av annan anledning inte blir av, eller för att betala uppehälle, återresa och eventuell ersättning för en resa som har påbörjats men inte slutförts. En sådan garanti ställs således ut med Kammarkollegiet som förmånstagare och med åtagande för banken att till Kammarkollegiet betala garantibeloppet, som tas i anspråk för eventuell betalning till resenären. Ett annat exempel på en bankgaranti som ställs ut med en myndighet som

förmånstagare för fullgörandet av visst betalningsansvar utgör naturvårdslagens (1964:822) krav på säkerhet vid täkttillstånd. Ett sådant tillstånd får enligt 18 § naturvårdslagen beviljas endast om sökanden har ställt säkerhet för de villkor som skall gälla för tillståndet, såsom återställande av naturen sedan täktverksamheten har avslutats. När det i 5 b § YTF ställs krav på en bekräftelse eller en försäkran av en bank eller ett motsvarande kvalificerat institut, i form av en bankgaranti eller i annan liknande form, får lydelsen i stället förstås så, att det är fråga om att banken ger en ''garanti'' för att vid behov bistå tillståndshavaren med det kapital som krävs för driften av verksamheten, om denne skulle komma i ekonomiskt trångmål. I realiteten innebär detta således att banken utfäster sig att, när behov uppstår, bevilja en kredit i någon form, vanligen såsom checkräkningskredit. Det är alltså inte fråga om att utfästa sig att till en viss förmånstagare ge ut vissa belopp, t.ex. att till staten betala in skatter och avgifter, eller att till en leverantör eller annan affärspartner svara för en viss uppkommen skuld.

Någon ändring i nu angivna innebörd av bankgarantisystemet på yrkestrafikområdet föreslår vi inte.

### *Sammanfattning, författningsreglering och övergångsbestämmelser*

De krav som i ekonomiskt hänseende ställs på den som ansöker om tillstånd till yrkesmässig trafik eller den som redan innehar ett sådant tillstånd är av avgörande betydelse för vederbörandes möjligheter att driva sin yrkesverksamhet. Föreskrifterna härom bör därför tas in i YTL, med bemyndigande för regeringen att meddela verkställighetsföreskrifter. Denna befogenhet bör regeringen få överlåta åt en förvaltningsmyndighet (VV). I verkställighetsföreskrifterna bör i linje med vad som vi har sagt ovan närmare regleras hur prövningen skall ske, vilka handlingar som bör företes etc.

De höjningar av beloppen som vi har föreslagit bör även omfatta rörelser som är i drift enligt befintliga tillstånd. Beträffande konsekvenserna härav, se närmare avsnitt 16.

## 4.9 Vandelskravet

### 4.9.1 Bakgrund

*Allmänt*

En sökande som beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik skall ha vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna och dessutom visa laglydnad i övrigt. Han skall med andra ord för att få tillstånd bedömas lämplig att driva verksamheten. Den personliga lämplighetsprövningen innefattar en bedömning av vilken inverkan på utövandet av den yrkesmässiga trafiken som tidigare begångna förseelser skulle kunna få. I fråga om juridiska personer omfattar prövningen både företaget och de fysiska personer som företräder företaget. Beträffande vilka personer som skall prövas se avsnitt 4.6.

En person som på olika sätt har brustit i laglydnad bör i allmänhet inte meddelas trafiktillstånd. Det gäller t.ex. vid brott mot skattelagstiftningen, narkotikabrott, gäldenärsbrott och förmögenhetsbrott, men även våldsbrott av olika slag. Det senare har särskild relevans när en ansökan om tillstånd till persontransporter prövas. Trafikförseelser medför ofta att sökanden anses olämplig. Det gäller såväl enstaka grövre förseelser som mindre men upprepade överträdelser. Bristande respekt för bestämmelser som reglerar transportbranschen är klart diskvalificerande. Upprepade eller allvarliga överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen, arbets- och vilotidsbestämmelserna, hastighets- och belastningsbestämmelserna eller andra säkerhetsbestämmelser är i regel diskvalificerande vid prövningen av en tillståndsansökan.

Det kan här anmärkas att ett godkänt straff- eller ordningsföreläggande enligt rättegångsbalkens regler är att jämställa med dom (jämför t.ex. den uttryckliga bestämmelsen härom i 18 § KKL).

Även den som ännu inte dömts för brott kan befinnas olämplig. Kammarrätten i Stockholm har i en dom den 5 oktober 1994 avgjort ett mål om *återkallelse* av trafiktillstånd avseende taxitrafik, där det fanns misstanke om brott beträffande de trafikansvariga i ett bolag. Kammarrätten menade att länsstyrelsen inte har skyldighet att godkänna personer för vilka *misstanke* om grova brott föreligger i avvaktan på skuldfrågans avgörande. Samma kammarrätt men med annan sammansättning intog dock den motsatta ståndpunkten i en dom den 29 mars 1994. Domstolen anförde då att för att brottslig gärning skall kunna leda till att en *ansökan* om trafiktillstånd avslås på grund

av bristande lämplighet bör i allmänhet fordras att domstols fällande dom föreligger eller att den sökande har erkänt gärningen.

I förarbetena till den nu gällande YTL, prop. 1987/88:78 om avregleringen av yrkestrafiken, uttalade departementschefen (s. 54) att bedömningen i samband med tillståndsgivningen kan komma att bli strängare än i samband med återkallelseprövningen. Som skäl framhölls att tillståndsmyndigheten i samband med tillståndsgivningen i regel saknar möjlighet att bedöma vilken uppgift inom trafikrörelsen t.ex. en styrelseledamot kommer att få, medan det är möjligt att när en rörelse är i gång bedöma i vad mån ett visst uppträdande kan få betydelse för trafiken. Beträffande de tidsmässiga förutsättningarna för lämplighetsprövningen anförde han vidare följande (s. 42).

> En sökandes personliga och ekonomiska förhållanden undersöks alltså redan i dag tämligen noga. I promemorian framhålls emellertid att den tidsrymd om två år som beaktas enligt praxis i allmänhet är för kort och att förhållanden som rått under de tre till fem senaste åren bör beaktas. Jag delar uppfattningen att förhållanden som ligger längre tillbaka än två år också bör beaktas.

I TPR:s Allmänna råd 1989:2 (s. 16) förtydligas, att tidpunkten bör räknas bakåt från tillstånds- resp. överprövningsmyndighetens beslut i ärendet och att hänsyn bör tas endast till de förseelser som begåtts under den ovan angivna tiden. Beträffande spärrtidsfrågor, se avsnitt 4.14 nedan.

I förarbetena till den nya bestämmelsen om förarlegitimation (prop. 1993/94:168) berördes bedömningsgrunderna vid lämplighetsprövningen i fråga om trafiktillstånd. I specialmotiveringen sades bl.a. följande, som kan vara av intresse även här (s. 41 och 42).

> Krav på laglydnad ställs för närvarande vid lämplighetsprövningen av tillståndshavarna. I tillståndsmyndigheternas och domstolarnas praxis har därvid exempelvis tillgreppsbrott, häleri och våldsbrott i allmänhet ansetts dokumentera olämplighet. I undantagsfall har tillstånd meddelats vid enstaka lindrigare brott eller då särskilda omständigheter förelegat. Även trafikbrott har ofta lett till att trafiktillstånd vägrats. — — — Vid bedömningen av en taxiförares lämplighet bör särskild vikt läggas vid den utsatta ställning som en taxikund har. — — — Mot bakgrund härav bör — liksom när det gäller ansökan om trafiktillstånd — brott mot person och mera allvarliga tillgreppsbrott i allmänhet leda till att föraren bedöms olämplig. Exempelvis sexualbrott och

> våldsbrott bör i själva verket väga ännu tyngre när det gäller en taxiförare, som ju har direkt kontakt med resenärerna, än när det gäller en tillståndshavare. Vid brott av nu angiven art bör således i allmänhet legitimation vägras även om brottet i sig varit av relativt lindrig karaktär. Sådan bristande laglydnad, som består i t.ex. brott mot skatte- och uppbördslagstiftning, bör däremot av naturliga skäl i första hand tillmätas vikt vid lämplighetsprövning i samband med trafiktillstånd. — Rena trafikbrott torde vanligen inte behöva beaktas vid förarlegitimationen utan i samband med prövning av körkortsinnehavet.

Ståndpunkten att det bör föreligga en skillnad i bedömningen av vissa brottstyper beroende på om fråga är om en förare i taxitrafik eller en innehavare av tillstånd till taxitrafik har Regeringsrätten gett uttryck för i en dom den 27 juli 1995 (mål nr 861-1995). K hade i egenskap av styrelse för två aktiebolag varit ansvarig för bokföringen vilken åsidosatts. Han befanns skyldig till grovt bokföringsbrott, medhjälp till oredlig uppbördsredovisning och brott mot uppbördslagen och dömdes till ett fängelsestraff. Regeringsrätten beaktade att syftet med vandelsprövningen är att stärka taxipassagerarnas trygghet och säkerhet, och fann därmed att de begångna brotten inte var av sådan karaktär att de gjorde honom olämplig som förare i taxitrafik (se även avsnitt 8.8).

*Vandelskravet i EG-regleringen m.m.*

Rådets direktiv 89/438/EEG, som utgör ändringsdirektiv angående rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella gods- resp. persontransporter på väg, innehåller de allmänna förutsättningarna avseende det vandelskrav som bör ställas på en innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik (artikel 1.4 resp. artikel 2.3). Se även beträffande rådets direktiv 96/26/EG i avsnitt 3.1.2. Medlemsstaterna skall bestämma de villkor som företag som är etablerade på deras territorier måste uppfylla för att tillgodose kravet på gott anseende. De skall föreskriva att kravet inte är uppfyllt eller inte längre är uppfyllt, om den eller de fysiska personer som måste uppfylla detta krav enligt artikel 3.1

— har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,

— har förklarats olämpliga att bedriva transportverksamhet i enlighet med gällande bestämmelser,

— har dömts för allvarliga, upprepade överträdelser av gällande bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen,

vägtransporter, särskilt bestämmelserna om förarnas arbets- och viloperioder, nyttofordons vikt och mått, trafik- och fordonssäkerhet.

I de fall som avses i ovanstående tre strecksatser skall kravet på gott anseende fortsätta att anses som icke tillgodosett tills rehabilitering har ägt rum eller annan åtgärd med likvärdig effekt har vidtagits i enlighet med gällande nationella föreskrifter.

Direktivets innehåll har som nämnts utgjort förebild för bestämmelserna om de närmare förutsättningarna för återkallelse av trafiktillstånd i nuvarande 11 a § YTF. Bestämmelsen i YTF har dock fått en mer omfattande utformning än direktivets lydelse och det är särskilt att märka, att en av de i 11 a § uppräknade återkallelsegrunderna utgörs av bristande fullgörelse av skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, som alltså inte finns med i EG-direktivet.

Paragrafen har följande innebörd och återges här, eftersom den har betydelse även för hur man skall se på olika situationer i ärenden om ansökan om tillstånd.

Ett trafiktillstånd skall alltid återkallas enligt 15 § YTL om en tillståndshavare, trafikansvarig eller någon annan person som prövats enligt 6 § andra stycket YTL

1. har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av YTL, denna förordning, kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter eller föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa författningar, författningar eller föreskrifter om vägtransporter, särskiltbestämmelser om förares kör- och vilotider, fordons vikt och mått, trafiksäkerhet eller fordons utrustning och beskaffenhet, eller bestämmelser i författningar om löne- och anställningsförhållanden i branschen,
3. på väsentligt sätt underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller
4. på grund av andra omständigheter av betydelse inte längre bedöms lämplig att driva yrkesmässig trafik.

Om ett trafiktillstånd återkallas på grund av någon av dessa omständigheter skall en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

I en arbetsgrupp under EG-kommissionen, som arbetar med frågor om tillträde till transportörsyrket, redovisades under år 1994 hur vandelskravet är utformat i resp. medlemsland och vad länderna ansåg i fråga om vilka åtgärder som kan vidtas för att öka myndigheternas möjligheter att korrekt bedöma en tillståndshavares vandel.

Samarbetet mellan myndigheter med anknytning till trafiktillstånd ansågs fungera väl i Danmark, Tyskland, Grekland, Irland och Portugal. Underrättelse från behöriga myndigheter till motsvarande myndigheter i andra EU-länder om att man återkallat ett tillstånd till internationell trafik sker endast i ett fåtal länder. Med hänvisning till direktivets ordalydelse om förutsättningarna för att uppfylla vandelskravet ansåg några länder, att lydelsen borde ändras i olika avseenden, t.ex. kompletteras med överträdelser av skattelagarna, medan t.ex. Danmark ansåg att en individuell bedömning måste göras i varje enskilt fall.

### 4.9.2 Överväganden

I samband med en ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik eller när fråga om återkallelse av ett tillstånd aktualiseras bedöms sökandens resp. tillståndshavarens lämplighet. Därvid beaktas allmän laglydnad och vandel, dvs. vederbörandes personliga lämplighet som tillståndshavare och om personen i fråga kan förväntas följa de regler som gäller för näringen. Bristande laglydnad i olika avseenden skall således påverka bedömningen. I TRP:s Allmänna råd nämns särskilt brott mot skattelagstiftningen, narkotikabrott, gäldenärsbrott och förmögenhetsbrott. När ansökan gäller tillstånd till persontransporter bör begångna våldsbrott av olika slag givetvis inverka negativt på bedömningen.

När den särskilda taxiförarlegitimationen infördes framhölls i motivuttalandena, som återgetts ovan (prop. 1993/94:168), att brott mot skatte- och uppbördslagstiftningen av naturliga skäl i första hand bör tillmätas vikt vid lämplighetsprövningen i samband med trafiktillstånd och — underförstått — inte beträffande sökande av förarlegitimation.

Det är av avgörande vikt att en tillståndshavare respekterar de bestämmelser som reglerar transportbranschen. Det är här fråga om yrkestrafikförfattningarnas bestämmelser, arbets- och vilotidsbestämmelser, hastighets- och belastningsbestämmelser eller andra bestämmelser som är väsentliga för säkerheten vid utövandet av transportverksamhet.

Även trafikförseelser har — såsom framgått — i praxis ofta medfört att sökanden ansetts olämplig. I något avgörande angående vägrat tillstånd till taxitrafik har domstolen (länsrätten) ansett att begångna trafikförseelser utgjort hinder för tillstånd trots att sökandena klarat vandelsprövningen inför förarlegitimation för taxi och beviljats sådan legitimation. Domstolen har därvid konstaterat att det i och för sig inte

är något märkligt i att kraven på laglydnad kan ha olika innebörd när det gäller lämpligheten av att betros med ett trafiktillstånd resp. en förarlegitimation, men att det däremot ter sig märkligt att vissa trafikbrott, som inte hindrar den enskilde från rätten att köra taxi, skulle hindra honom från att bedriva taxirörelse. Domstolen har pekat på att de trafikförseelser som enligt 11 a § YTF skall föranleda återkallelse av ett sådant tillstånd i sin helhet hänför sig till överträdelser av regler som direkt knyter an till näringens bedrivande, till skillnad från den tidigare yrkestrafikförordningen (1979:871). Denna angav i 2 kap. 16 § och 6 kap. 1 § som exempel på förseelser som kunde utgöra hinder för innehav av trafiktillstånd överträdelser av bestämmelser om fordons hastighet och av bestämmelser som är väsentliga för trafiksäkerheten.

Vi vill med anledning härav anföra följande. I fråga om överträdelser av bestämmelser angående trafiken och trafiksäkerheten är det att märka att innehållet i och omfattningen av själva författningstexten varierat över tiden. Syftet med och tolkningen av bestämmelserna har dock varit desamma och någon nyansskillnad eller ändring av synsättet har — såvitt vi kan förstå — inte heller varit avsedd. Det får i stället förmodas att skillnaderna har sin grund i en strävan att skapa överskådliga och lättillämpade bestämmelser. I förarbetena till den nuvarande YTL (prop. 1987/88:78) framhölls också att 6 § första stycket i sak skall överensstämma med motsvarande regel i den tidigare bestämmelsen. Det förtjänar därför särskilt framhållas att all brottslighet som hänger samman med trafikregler och bestämmelser för att främja trafiksäkerheten liksom tidigare skall beaktas när en persons lämplighet i tillståndshänseende bedöms. Detta synsätt bör råda även vid vandelsprövningen inför en ansökan om den särskilda förarlegitimationen för taxi. Bestämmelser för trafiken och trafiksäkerheten hänger så intimt samman med verksamheten i ett trafikföretag — både tillståndshavarens och förarens yrkesutövning — att överträdelser av sådana bestämmelser utan tvekan skall vägas in i en bedömning av en persons lämplighet i dessa hänseenden. Med den utgångspunkten elimineras också risken för motstridiga bedömningar i fråga om en person som lämplighetsprövas för såväl tillstånd till taxitrafik som för taxiförarlegitimation.

Vi har inte funnit det möjligt — eller ens önskvärt — att i författningstexten uttryckligen ange alla de brott eller den misskötsamhet som skall beaktas vid bedömningen av en sökandes vandel. Utgångspunkten vid prövningen av sökandens eller tillståndshavarens lämplighet måste med nödvändighet vara en *helhetsbedömning* av vederbörandes vandel, där enstaka överträdelser av mindre allvarlig art inte bör inverka menligt, medan allvarliga eller upprepade

förseelser bör medföra att den prövade inte anses lämplig. Såsom framgår av avsnitt 4.12.2 föreslår vi att de nya bestämmelser som motsvarar 11 a § justeras så att helhetsperspektivet klart framgår. Jämför 5 kap. 2 § förslaget till ny YTL.

I fråga om misstanke om ett begånget brott skall utgöra grund för avslag på en ansökan om tillstånd resp. ingripande mot ett trafiktillstånd eller en taxiförarlegitimation menar vi att situationen vid en ansökan ofta skiljer sig från den vid en ifrågasatt återkallelse. Att en skillnad föreligger framgår också av det ovan sagda (prop. 1987/88:78). Det förekommer vidare i praxis vid bedömningen av andra slag av tillstånd att skillnad görs mellan ansökningsärenden och återkallelseärenden. Prövningsmyndigheten bör därför, när misstanke om ett begånget brott finns, kunna åberopa detta förhållande som grund för att avslå en ansökan, medan det bör krävas att ett lagakraftvunnet avgörande i skuldfrågan föreligger innan en slutlig återkallelse av ett tillstånd eller en legitimation kan ske. — Beträffande detta problem vid körkort, se RÅ 1989 not 113.

## 4.10 Villkor för tillstånd

### 4.10.1 Allmänt

Ett tillstånd till linjetrafik får enligt 9 § första stycket YTL förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som anges i 8 §, varmed avses skada som rör förutsättningarna för att driva järnvägstrafik eller trafik enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik (den s.k. skadlighetsprövningen). Enligt paragrafens andra stycke får tillstånd till taxitrafik förenas med villkor om fordons utrustning och om beställning av transporter. Trafiktillstånd får enligt tredje stycket även i övrigt förenas med villkor, om det finns särskilda skäl.

TRP angav i sina Allmänna råd 1989:2 om trafiktillstånd (s. 21), när det gäller linjetrafik, att trafikuppläggningen kan medföra att villkor bör föreskrivas bl.a. i fråga om turtäthet, antal turer, upptagnings- och/eller avlämningsförbud, krav på samordning med annan trafik samt begränsning till viss typ av trafik. Det bör dock anmärkas att ett slentrianmässigt föreskrivande av villkor inte torde ha avsetts, utan endast i situationer då det verkligen behövs för att motverka skada enligt 8 §.

När det gäller taxitrafiken torde bestämmelsen främst ha avsett den s.k. hyrverkstrafiken, där fordonen oftast har dispens från kravet i

13 a § FK att vara försedda med taxameter (se vidare avsnitt 9.7). I tillstånd till sådan trafik föreskrivs nämligen regelmässigt att beställning får tas emot endast vid eget beställningskontor och vidare att det inte får finnas utrustning på bilarna som visar att de är lediga för uppdrag, dvs. ett sätt att minska konkurrensfördelarna för sådan trafik.

Den allmänna möjligheten att meddela villkor enligt 9 § tredje stycket YTL förutsätter — i motsats till första och andra styckena — att det finns särskilda skäl. Vad som utgör särskilda skäl har inte angetts i förarbetena till bestämmelsen (prop. 1987/88:78 s. 51) och tycks inte heller ha ställts på sin spets i praxis.

De olika länsstyrelserna synes i den praktiska tillämpningen ha skilda tolkningar av bestämmelsen om villkor för trafiktillstånd. Vissa tillståndsmyndigheter, exempelvis Länsstyrelsen i Stockholms län resp. Länsstyrelsen i Östergötlands län, anser att villkor kan ges i redan beviljade tillstånd. Detta har bl.a. tagit sig uttryck i beslut om att innehavare av befintliga tillstånd till taxitrafik på samtliga fordon i sin taxirörelse skall ha utmärkning av tillämpad taxa i enlighet med en överenskommelse mellan Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet (se vidare härom avsnitt 9.2 om bemyndigande för länsstyrelse att meddela föreskrifter för taxitrafiken i länet). Enligt en annan uppfattning kan villkor enligt 9 § YTL beslutas endast i samband med att trafiktillståndet meddelas. Något utrymme för att i stället för återkallelse eller varning eller annars vid ändrade förhållanden meddela villkor ges inte enligt denna uppfattning.

Det kan noteras att uppfattningen att villkor enligt 9 § YTL kan beslutas endast då trafiktillståndet meddelas motsägs av uttalanden i prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken. Departementschefen anförde där beträffande länsstyrelsernas rätt att meddela villkor om angivande av taxa i fordonen (s. 16), att det enligt hans mening låg stora fördelar i att Konsumentverket och länsstyrelserna fortsatte sitt arbete med prisinformation rörande taxiresor. Länsstyrelserna borde därför allmänt följa Länsstyrelsens i Stockholms län exempel och med stöd av 9 § YTL kräva prisinformation på själva taxifordonet. Regeringen framhöll i prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken, att gällande taxa bör anges på ett tydligt sätt både utvändigt och invändigt på fordonet. Regeringen menade att ett krav på prisinformation bör införas i YTF med angivande av VV som ansvarig myndighet för informationens utformning.

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) sägs följande i det nu aktuella hänseendet (s. 53 och 54).

Vad som menas med särskilda skäl finns inte närmare angivet i förarbetena. Villkor enligt 9 § torde dock endast kunna föreskrivas i samband med att trafiktillståndet meddelas. Något utrymme för att föreskriva villkor t.ex. vid missförhållande i stället för återkallelse eller varning eller eljest vid ändrade förhållanden ges inte. I efterhand meddelade villkor skulle försvåra tillståndshavarens planering och skulle kunna utgöra ett slags "partiell återkallelse" utan stöd i YTL.

Förslag har emellertid väckts om en utvidgning av kriterierna för när ett trafiktillstånd får förenas med villkor. De villkor som avses är exempelvis att för vissa bestämda linjetrafiksträckningar kunna föreskriva att särskilt väl handikappanpassade fordon skall användas. Lagstiftningen om handikappanpassad kollektivtrafik är generellt verkande genom att den föreskriver att *alla* fordon av ett visst slag som används i inrikes trafik skall anpassas på ett bestämt sätt. Det kan emellertid finnas en del sträckor där behovet är särskilt stort av t.ex. rullstolsliftar eller andra anordningar som tillgodoser mera svårt funktionshindrades förflyttningsbehov. Genom att i trafiktillståndet ta in villkor om sådana extra utrustningar kan man tillgodose ett viktigt förflyttningsbehov men också undvika att genom generellt verkande föreskrifter åstadkomma en handikappanpassning som kan framstå som alltför omfattande för hela landet. — — — På samma sätt skulle man kunna föreskriva om krav på begränsningar av emissioner från fordonen i trafik i särskilt miljöbelastade områden. Sådana krav skulle i så fall kunna vara ett komplement till den år 1992 beslutade möjligheten för en kommun att genom lokala trafikföreskrifter kunna meddela förbud mot trafik av visst slag i särskilt miljökänsliga områden av tätorten (147 § p. 1 Vägtrafikkungörelsen 1972:603).

De båda förslagen om särskilda villkor om handikappanpassning resp. om miljökrav för trafik med bussar på vissa linjer har diskuterats inom arbetsgruppen. Företrädare för busstrafiknäringen har därvid hävdat att man finner det mera lämpligt med generellt verkande föreskrifter i form av t.ex. föreskrifter om handikappanpassning och om bilavgaser. Vad gäller möjligheterna att begränsa bilavgaserna har också hänvisats till Utredningen (dir. 1993:40) om att begränsa utsläppen av koldioxid m.m. från trafiken. Vidare har framhållits att trafikhuvudmännen har möjlighet att vid upphandling av trafik ställa särskilda krav på handikappanpassning och på begränsning av emissioner.

### 4.10.2 Överväganden och förslag

Varje trafikslag har sina särskilda förhållanden och problem som motiverar att specifika ramar kan behöva sättas upp för att verksamheten skall fungera på ett tillfredsställande sätt. Förutom de allmänna regler som gäller för innehavare av trafiktillstånd kan det därför i vissa enskilda fall vara befogat att meddela villkor under vilka verksamheten får bedrivas. Frågor om villkor för handikappanpassning och av miljöskäl ligger utanför vårt egentliga uppdrag. En allmän erfarenhet är dock att man i första hand bör lösa uppkommande problem med generellt verkande föreskrifter. I detta sammanhang vill vi framhålla att man i praktiken ofta blandar samman föreskrifter och villkor. Föreskrifter är alltid av generellt slag och skall användas t.ex. när förhållandena (generellt) skall regleras inom ett visst område. Villkor i den mening som vi talar om skall däremot bedömas mot bakgrund av förhållandena i varje enskilt fall, t.ex. för varje trafiktillstånd.

Även om generellt verkande föreskrifter alltså i första hand bör tillgripas är det — såsom antytts inledningsvis — också en allmän erfarenhet att sådana kan behöva kompletteras i enskilda fall. Det finns inte skäl att anta att behovet av kompletteringar skulle vara mindre i handikapp- eller miljöhänseende än på andra områden. Med denna utgångspunkt får det antas att villkor kan behöva meddelas även i fråga om redan befintliga tillstånd. Främst är detta givetvis fallet vid linjetrafik.

Vad gäller situationer då det har konstaterats missförhållanden i en verksamhet för vilken det finns trafiktillstånd har det hittills inte framförts några önskemål om att villkor skall kunna meddelas. Även om detta kan tyda på att behovet av en sådan möjlighet inte är accentuerad, vill vi inte utesluta att det i vissa fall skulle vara av värde att ha en sådan möjlighet. Man kan tänka sig villkor som inte förändrar innehållet i själva tillståndet men som tar sikte på tillsynen av verksamheten. Exempelvis kan det kanske ibland finnas fog för att ålägga tillståndshavaren att med vissa intervaller redovisa sina ekonomiska förhållanden. En sådan redovisningsskyldighet skulle, efter prövning i det enskilda fallet, kunna åläggas vederbörande i form av ett villkor knutet till tillståndet.

Det kan noteras att det i annan tillståndslagstiftning finns exempel på möjlighet att meddela villkor även under tillståndstiden, se t.ex. 7 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) samt 7 kap. 1 och 5 §§ alkohollagen (1994:1738). Även i körkortslagstiftningen ges möjlighet att meddela villkor efter det att körkortstillstånd har meddelats, se 44 §

körkortslagen (1977:477), KKL och 34 § körkortsförordningen (1977:722), KKF.

Vi föreslår i avsnitt 9.2.2. att länsstyrelserna skall bemyndigas att meddela föreskrifter om prisinformation, utmärkning av taxifordon och om den lokalkännedom som förare skall ha. Denna rätt för länsstyrelserna att meddela regionala/lokala föreskrifter skall alltså gälla generellt för taxitrafiken inom länet och kan förväntas minska men inte eliminera behovet av villkor för tillstånd till taxitrafik. Övriga trafikslag berörs inte av någon särskild typ av föreskrifter som vi förslår.

Mot bakgrund av det anförda föreslår vi att villkor skall kunna meddelas såväl i samband med tillståndsgivningen som senare under tillståndstiden.

Nödvändiga rättssäkerhetsgarantier för meddelande av villkor måste dock ställas upp. Sålunda bör gälla att det i det enskilda fallet skall finnas särskilda skäl att meddela villkor. Häri ligger främst att det skall finnas ett klart dokumenterat behov av villkoret i fråga. Det bör å andra sidan i bedömningen också vägas in de olägenheter och de kostnader som tillståndshavaren åsamkas. Helhetsbilden får bli utslagsgivande för om det är befogat och skäligt att villkor meddelas. Detta gäller såväl när villkor meddelas i samband med tillstånd som när villkor meddelas på ett senare stadium.

De situationer som nu åsyftas gäller tillstånd till all slags trafik.

Beträffande villkor för linjetrafik enligt nuvarande 9 § första stycket YTL kan det hävdas, att en länsstyrelses rätt att föreskriva sådana villkor i redan beviljade tillstånd skulle kunna medföra alltför stora ingrepp i tillståndshavarens verksamhet. En viss begränsning i rätten att meddela villkor bör därför gälla. När tio år har förflutit efter det att ett tillstånd till linjetrafik har meddelats och därefter vart tionde år bör dock tillståndets fortsatta giltighet kunna prövas på nytt under förutsättning att ett järnvägsföretag, som är berört av trafiken, begär det. En sådan begäran bör få ges in till prövningsmyndigheten tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden, och om tillståndet är begränsat till viss tid, senast ett år före utgången av den tiden. Mot bakgrund av den särskilda reglering som gäller beträffande linjetrafik, bör villkor motsvarande dem enligt 9 § första stycket YTL kunna meddelas endast i samband med att tillståndet ges och därefter samtidigt med att tillståndet omprövas. — Förut berörda villkor, som motiveras av särskilda skäl, bör dock även beträffande linjetrafiktillstånd få meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare.

Beslut om villkor bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt motsvarande regler som gäller för själva tillståndet.

Om ett villkor på ett väsentligt sätt har åsidosatts bör detta förhållande utgöra grund för återkallelse av tillståndet.

## 4.11 Tidsbegränsade tillstånd

### 4.11.1 Bakgrund

Ett trafiktillstånd gäller i allmänhet tills vidare (10 § YTL). Om det finns särskilda skäl kan tillståndet dock begränsas till viss tid eller till vissa transporter. I förarbetena till bestämmelsen anges de tänkta situationer då ett tillstånds giltighet skulle kunna begränsas (prop. 1987/88:78 s. 51 f.). Som särskilda skäl för en begränsning av tillståndstiden nämns att huvudmannatrafiken är under omdaning eller att större förändringar i bebyggelse- eller befolkningsstrukturen kan förutses. Det är alltså här fråga om linjetrafik med buss.

I praxis har det förekommit att tillstånd har getts en begränsad varaktighet när tveksamhet har förelegat om tillståndshavarens lämplighet, i första hand i ekonomiskt avseende.

I Statskontorets rapport om länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken (1993:15) tas frågan om tidsbegränsade tillstånd upp. Statskontoret menar att möjligheten att med viss periodicitet ompröva befintliga tillstånd, s.k. tidsbegränsade tillstånd, bör utnyttjas i högre grad än för närvarande. Med avseende på kontroll- och resursaspekten kan det, enligt Statskontoret, övervägas om denna prövning skall vara obligatorisk (för alla eller vissa trafikslag) eller ske endast när tillsynsmyndigheten finner anledning därtill. I rapporten anförs vidare (s. 52 och 53):

> Riksdagens revisorer har efter granskning av förhållandena i Stockholms län påtalat allvarliga brister i den uppföljande lämplighetsprövningen av innehavare av trafiktillstånd. Den påtagliga skillnad i ''grundlighet'' som kan konstateras mellan prövningen av nya resp. befintliga tillstånd kan enligt revisorernas mening inte accepteras. Bl.a. mot denna bakgrund anser revisorerna att en ordning med tidsbegränsade tillstånd med allvar måste övervägas.
>
> Vi har i vårt arbete funnit att en markant skillnad i tidsåtgång mellan prövning och tillsyn i princip gäller för samtliga län, vilket klart framgår av den redovisade tidsfördelningen mellan tillståndsärenden och löpande tillsyn. Flertalet tillsynsärenden är ''automatiska'' där t.ex. meddelande erhållits om att fordon

saknas, men det finns åtskilliga exempel på tillsynsärenden som kräver betydligt mer resurser och handläggs under betydligt längre tid än ett tillståndsärende.

Några länsstyrelser har anfört att de för att förbättra tillsynen kan tänka sig en ordning med tidsbegränsade tillstånd, även om detta i sin tur medför ett ökat resursbehov. Tillsynsmyndigheten får även ett yttre tryck (och ett argument för ytterligare resurser) i form av en ärendemängd som måste handläggas. Förslaget med tidsbegränsade tillstånd har den fördelen att tillståndet automatiskt blir ogiltigt efter viss tid och tillståndshavaren får en press på sig att sköta sig.

Omprövning av tillstånd vart tredje år blir mycket arbetskrävande för tillsynsmyndigheterna om de ur en stor population skall kunna välja ut de tillståndshavare som kräver en grundligare kontroll. Blir denna ärendevolym för stor finns det dock en uppenbar risk för en grundare, mer utslätad tillsyn.

Vi bedömer att de regelbundna genomgångar av skatte- och polisregister som föreslås i det följande kommer att fylla samma funktion och är att föredra ur såväl effektivitets- som resurssynpunkt eftersom de automatiskt ger incitament till kontrollinsatser för ett urval och inte samtliga tillståndshavare.

Länsstyrelsen kan redan i dag tidsbegränsa nya tillstånd, t.ex. med krav på generell omprövning vart tredje år. För obligatorisk prövning och tidsbegränsning av befintliga tillstånd kan ett direkt stöd i YTF vara nödvändigt.

I en skrivelse den 28 oktober 1992 från Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet till Kommunikationsdepartementet ansåg de båda organisationerna bl.a. att länsstyrelsens övervakande funktioner borde förstärkas och att detta exempelvis kunde uppnås genom att tillståndshavaren med vissa mellanrum måste förnya sitt tillstånd, varvid en ny lämplighetsprövning skulle vara en förutsättning för nytt tillstånd (prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken s. 7). Departementschefen ansåg dock att en sådan ordning skulle skapa onödig byråkrati och ytterligare öka arbetsbelastningen hos tillståndsmyndigheten utan att rättsläget skulle förbättras jämfört med nuvarande kontinuerliga uppföljning (s. 13).

Svenska Taxiförbundet tog i en skrivelse den 17 november 1992 till Kommunikationsdepartementet upp frågan om s.k. taxilicens. Förbundet menade att man i stället för ett tillstånd som gäller tills vidare borde pröva ett tidsbegränsat licenssystem, enligt vilket taxiföretagarna måste redovisa att man gjort rätt för sig mot det

allmänna med skatter och avgifter för att få en förnyad licens (prop. s. 28).

*EG-regler om giltighet av tillstånd*

Inom EG:s regelverk saknas en enhetlig linje i fråga om giltigheten av tillstånd för den yrkesmässiga trafiken. Vissa typer av tillstånd har begränsad giltighetstid, medan det i andra fall inte finns någon begränsad sådan.

I rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, regleras gemenskapstillstånd. Ett sådant tillstånd krävs för att bedriva internationell transport (artikel 3.1). Gemenskapstillståndet skall utfärdas för en tid av fem år och kan förnyas (artikel 6). När ansökan om gemenskapstillstånd görs och senast fem år efter utfärdandet av tillståndet samt därefter minst vart femte år skall enligt artikel 7 de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten kontrollera att transportföretaget uppfyller eller fortfarande uppfyller villkoren i artikel 3.2. Om så inte är fallet skall ansökan avslås i ett motiverat beslut (artikel 8.1).

För att den svenska tillståndsmyndigheten skall kunna bevilja ett gemenskapstillstånd med fem års giltighetstid förutsätts enligt förordningen (EEG) nr 881/92 att sökanden redan har ett inhemskt trafiktillstånd.

Andra bestämmelser om begränsad giltighet för tillstånd i internationell trafik finns. I rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss regleras linjetrafik, pendeltrafik utan logi, pendeltrafik med logi, tillfällig trafik och transport för egen räkning (för definitionerna av de olika slagen av trafik, se avsnitt 3). I princip är det tillstånd till linjetrafik och pendeltrafik utan logi som kräver tillstånd. Giltighetstiden för ett tillstånd till linjetrafik skall vara högst fem år och för pendeltrafik utan logi högst två år.

*Tillstånds giltighetstid i andra nordiska länder*

I Danmark ges ett godstrafiktillstånd för en tidsrymd av fem år åt gången och flera tillstånd kan meddelas samma sökande. (6 § Lovbekendtgörelse nr 322 den 6 maj 1992). Ett tillstånd till busstrafik med fordon registrerat för fler än nio personer inkl. föraren gäller i

upp till 8 år (1 § 1 kap. Lovbekendtgörelse nr 323 av den 6 maj 1992).

Ett finskt kollektivtrafiktillstånd är giltigt i tio år, ett linjetrafiktillstånd är giltigt i högst tio år medan ett taxitillstånd eller ett sjuktransporttillstånd är giltigt i högst fem år (10 § lag nr 662 om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg).

Enligt Norges lov om samfärdsel av den 4 juni 1976 nr 63 är ett tillstånd till persontransport giltigt i tio år (15 § 2.), medan andra tillstånd gäller utan begränsning i tiden (15 § 1.).

### 4.11.2 Överväganden och förslag

I direktiven till utredningen pekas på att de internationella yrkestrafiktillstånd som meddelas enligt EG:s bestämmelser är begränsade till en tid av fem år. En bättre samordning av bestämmelserna är önskvärd, inte minst för att förenkla tillämpningen och det bör därför enligt direktiven övervägas om även ett svenskt trafiktillstånds giltighetstid skall vara begränsad.

På flera håll i detta betänkande har vi framhållit att det vid översynen av det svenska regelsystemet på yrkestrafikområdet måste eftersträvas att få till stånd enkla och smidiga regler som den enskilde förstår och kan rätta sig efter. Enhetliga och med EG:s rättsordning överensstämmande regler måste på sikt skapas. Emellertid framgår det av redovisningen ovan av vissa EG-regler och av motsvarande regler i andra nordiska länder att reglerna företer en något splittrad bild. Redan den omständigheten talar mot att generellt tidsbegränsa tillstånd enligt YTL.

Vi menar också att en sådan ordning skulle ta onödiga resurser i anspråk och minska utrymmet för tillsyn av de tillståndshavare där anledning till kontroll är påkallad. Enligt vår uppfattning bör den löpande tillsynen från länsstyrelsens sida vara så omfattande och regelbunden att den redan därigenom fyller samma funktion som en tidsbegränsning. I samband härmed vill vi peka på möjligheten att — när tillstånd meddelas eller senare — förena tillståndet med nödvändiga villkor. Ett tillstånd kan också som framgått ovan tidsbegränsas då det föreligger särskilda skäl, t.ex. då de ekonomiska förhållandena kräver det. Det är vidare att märka att en generell tidsbegränsning av tillstånden skulle medföra onödig byråkrati.

De internationella tillstånd som regleras i EG-bestämmelserna förutsätter i princip att sökanden innehar ett nationellt tillstånd. EG-tillstånden kan därmed sägas vara accessoriska. Någon lämplighetsprövning sker inte vid utfärdandet av ett EG-tillstånd. Såvitt vi har

kunnat förstå av syftet med EG-bestämmelserna på transportområdet och regleringens uppbyggnad har de särskilda giltighetstiderna kommit till enbart av praktiska skäl, dvs. för att underlätta kontrollen och få ett system med aktuella uppgifter i kontinuerligt förnyade handlingar och dokument. Mot den bakgrunden ter det sig naturligt att de inhemska tillstånden gäller tills vidare och bygger på att varje land utövar tillsyn och genomför en lämplighetsprövning över tiden.

På ovan anförda skäl menar vi att någon begränsning av giltighetstiden för trafiktillstånd enligt YTL inte bör göras. Vi vill samtidigt framhålla vikten av att Sverige i det löpande arbetet inom EU arbetar för att enhetliga regler skapas såväl medlemsländerna emellan som inom resp. medlemsland.

## 4.12 Återkallelse av tillstånd

### 4.12.1 Allmänt

Ett trafiktillstånd gäller i allmänhet tills vidare. Ett meddelat tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik kan dock återkallas under vissa förhållanden. Trafiktillstånd som inte längre används skall återkallas. Det skall också återkallas om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan verksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas (15 § YTL).

I stort sett gäller samma principer och bedömningsgrunder för avslag på en ansökan resp. för återkallelse av ett tillstånd. I prop. 1987/88:78 (s. 41 ff samt specialmotiveringen s. 54) betonades dock, förutom en förstärkt lämplighetsprövning beträffande personlig och ekonomisk misskötsamhet, att bedömningen av en ansökan kan komma att bli strängare än återkallelseprövningen. Se härom också avsnitt 4.9.

Mera preciserade återkallelseregler finns numera i 11 a § YTF (se även nämnda avsnitt 4.9).

För en juridisk person gäller enligt 7 § YTL att lämplighetsprövning sker av vissa angivna personer. Vid utbyte av dessa skall nytillträdda personer prövas. Ett trafiktillstånd kan återkallas, om det vid prövningen enligt 7 § framgår att någon av de personer som prövningen avser är olämplig (17 § YTL).

I fråga om aktiebolag, handelsbolag och ekonomiska eller ideella föreningar får ett ärende om återkallelse av trafiktillstånd enligt 17 §

YTL inte avgöras utan att tillståndshavaren getts skälig tid att byta ut en person vars lämplighet är under omprövning. Godkänns inte heller den nya personen skall tillståndet återkallas (11 b § YTF).

Frågor om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet (18 §).

I förarbetena till den nu gällande YTL uttalade departementschefen beträffande lämplighetsprövningen och återkallelseinstitutet följande (prop. 1987/88:78 s. 42 och 43).

> Lämplighetsprövningen skall följas upp av tillståndsmyndigheten genom bl.a. fortlöpande tillsyn. Vidare bör en ny prövning göras när någon eller några av de personer som nämnts tidigare byts ut. Om en olämplig person får en sådan position i företaget att han kommer att tillhöra denna krets bör det, i principiell överensstämmelse med vad som nu gäller, bli fråga om återkallelse av tillståndet. Skäl för återkallelse bör också vara — utöver vad som nu är fallet — att det föreligger allvarliga missförhållanden som är knutna till tillståndshavarens befattning med en annan näringsverksamhet än trafikrörelsen. I första hand bör det vara fråga om missförhållanden som kan påverka även trafikföretaget såsom bristande vilja eller förmåga att fullgöra rörelsens förpliktelser mot det allmänna eller åsidosättande av rörelsens bokföring eller redovisning. Som lagrådet framhållit bör vidare den principen gälla att ett tillstånd skall kunna återkallas i de situationer då förutsättningarna för meddelande av tillståndet inte längre föreligger.

I samma proposition pekade Lagrådet bl.a. på att en personlig misskötsamhet i en del fall, t.ex. vid rattfylleri, torde kunna ha större negativ betydelse för yrkestrafiken än missförhållanden inom ramen för en rörelse. Lagrådet menade att en naturlig princip är att tillstånd skall kunna återkallas i de situationer då förutsättningarna för meddelande av tillståndet inte längre föreligger. Lagrådet fortsatte (s. 53):

> En sådan ordning gäller i andra sammanhang, t.ex. enligt 64 § andra stycket lagen (1977:293) om handel med drycker. Ett krav för tillstånd enligt denna lag är personlig och ekonomisk skötsamhet och det kravet kvarstår även efter det att tillstånd meddelats. Om det konstateras att förutsättningarna inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas. Personlig olämplighet som bör medföra återkallelse har ansetts vara t.ex. narkotikabrott, trafiknykterhets-

> brott och ekonomisk misskötsamhet. — — — Ett motsvarande synsätt bör gälla i fråga om återkallelse av trafiktillstånd.

TRP framhöll i sina Allmänna råd 1989:2 (s. 24) särskilt att de förseelser som bör beaktas vid tillsynen inte behöver gälla tillståndshavaren själv utan kan avse någon anställd, t.ex. en chaufför, och att det även i sådana fall finns anledning att överväga åtgärder mot tillståndshavaren. Upprepade förseelser av anställd personal kan i många fall ha sin grund i bristande tillsyn av och missförhållanden i rörelsen. Ett systematiskt kringgående av de bestämmelser som gäller för verksamheten måste, enligt rådets uppfattning, leda till återkallelse av tillståndet. Mindre förseelser eller enstaka förbiseenden bör dock normalt inte leda till återkallelse av tillståndet.

### 4.12.2 Överväganden och förslag

I avsnittet om vandelskraven vid ansökan om trafiktillstånd har vi berört den prövning som sker hos tillståndsmyndigheten och de förhållanden som då särskilt bör beaktas. De krav som ställs på en sökande är i stort sett desamma vid prövningen av en ansökan som i en tillsynssituation, låt vara att tillståndsmyndigheterna tenderar att — med stöd av ovan återgivna motivuttalanden — ställa något högre krav i fråga om en ny sökande än beträffande ett redan beviljat tillstånd.

Från förvaltningsdomstolarnas sida har, i samband med att reglerna om taxiförarlegitimation och återkallelse av sådan legitimation införts, uppmärksammats frågan om grunderna är desamma för återkallelse av ett trafiktillstånd resp. av en förarlegitimation. Det har bl.a. gällt inverkan av begångna trafikbrott. I fråga om återkallelse av ett trafiktillstånd har praxis huvudsakligen utvecklats på kammarrättsnivå. För en sökande eller innehavare av trafiktillstånd har trafikförseelser tidigare regelmässigt medfört att vederbörande har ansetts olämplig som tillståndshavare. Detta har gällt såväl upprepade smärre trafikförseelser, t.ex. hastighetsöverträdelser, som enstaka men grövre förseelser.

Avgöranden från högsta instans — Regeringsrätten — som belyser bedömningsgrunderna i återkallelsesituationerna är få. Praxis visar att det framför allt är ekonomiskt betingade brott i själva näringsverksamheten som är av betydelse för bedömningen av frågan om grund för återkallelse föreligger. Det är bl.a. fråga om brister i bokföringen och i momsredovisningen samt underlåtenhet att (i rätt tid) betala in skatter och avgifter. Från tiden före införandet av 11 a § YTF har Regeringsrätten ansett att återkallelse kan ske även när skatteskulderna inte är

särskilt höga, i ett fall 26 000 kr vid prövningstillfället, om det är fråga om mera långvariga och allvarliga ekonomiska missförhållanden.

När ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas för en fysisk person är det denne som diskvalificeras. När tillståndshavaren är en juridisk person är det inte lika självklart vem som drabbas av åtgärden, dvs. den juridiska personen i sig eller den eller de fysiska personer som företräder denne. De personer vilkas lämplighet prövas av tillståndsmyndigheten anges i lagen. Om någon av de uppräknade personerna byts ut, skall myndigheten pröva den nyes lämplighet. På samma sätt som de angivna personerna prövas innan en ansökan om trafiktillstånd beviljas och för att ett beslut om återkallelse skall få någon effekt, bör enligt vår uppfattning inriktningen vara att de uppräknade fysiska personer som företräder ett bolag drabbas av återkallelsen. Det sagda innebär bl.a. att en person som diskvalificerats såsom företrädare för ett bolag även bör underkännas som företrädare för en annan juridisk person, där han har ett motsvarande inflytande. För att bolaget efter en återkallelse återigen skall kunna komma i fråga vid prövningen av en ansökan bör samtliga de personer som har haft ett bestämmande inflytande över bolagets drift och tidigare prövats enligt 6 § YTL således ha bytts ut.

Det tillägg till YTF (11 a §) som genom SFS 1993:1638 kommit till stånd beträffande de närmare grunderna för återkallelse har, såsom framgått ovan, skett till följd av Sveriges medlemskap i EU. I fråga om bedömningen av överträdelser av yrkestrafikförfattningarna resp. av bestämmelser som är väsentliga för trafiksäkerheten är någon saklig ändring inte avsedd. Vi vill än en gång stryka under vad som i avsnittet om vandelskraven ovan sagts om vikten av att beivra sådana överträdelser och att väga in dem vid all lämplighetsprövning som sker enligt författningar på yrkestrafikområdet.

De bestämmelser som anger förutsättningarna för när återkallelse av ett trafiktillstånd skall ske är redan med den nuvarande lydelsen av 11 a § YTF tillräckligt detaljerade. Med den helhetsbedömning som skall ske från tillsynsmyndighetens sida kan samtliga omständigheter av betydelse för denna avvägning täckas in. Någon begränsning av de förhållanden som skall vägas in bör inte ske. Genom det tillägg till YTF som föranleddes av EG-regleringen motsvaras den tänkta prövningen väl av författningsregleringen. Någon utökning av de materiella bestämmelserna krävs därför inte. Dessa bör emellertid i nu aktuellt avseende förtydligas så att helhetsperspektivet klart framgår. De närmare bedömningsgrunderna för när återkallelse bör ske kan lämpligen utvecklas i allmänna råd från VV.

I direktiven till utredningen nämns, att en återkallelse av ett trafiktillstånd utgör en så ingripande åtgärd för den enskilde till-

ståndshavaren att det bör prövas om inte reglerna härom bör ges lagform. Vi delar denna uppfattning. Dessa för den enskildes framtida yrkesverksamhet och försörjningsmöjligheter avgörande regler bör, med hänsyn till hur normgivningsmakten enligt regeringsformen har fördelats mellan riksdag och regering, inte ha sin plats i en förordning. Bestämmelsen om återkallelsegrunderna bör således föras över till lagen.

## 4.13 Varning

Om missförhållandena i en trafikrörelse inte är av allvarlig art, kan i stället för återkallelse varning meddelas (15 § andra stycket YTL). I förarbetena till den nu gällande YTL anförde Lagrådet beträffande varningsinstitutet (prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken bilaga 5 s. 102) att den myndighet som prövar frågor om varning borde ges större frihet och att det bl.a. fick anses angeläget att en sådan åtgärd kan vidtas på ett tidigt stadium, innan de uppkomna missförhållandena har hunnit bli så allvarliga att tillståndet bör återkallas.

Beträffande beslut om återkallelse gäller enligt 23 § YTL, att tillståndsmyndighetens beslut enligt YTL och en länsstyrelses beslut i frågor om förarlegitimation enligt 14 a § första stycket och om återkallelse av en sådan legitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat anges i tredje stycket (som behandlar VV:s beslut om tillstånd till linjetrafik som berör flera län). Beslut om varning får dock inte överklagas.

I det av VV förda yrkestrafikregistret förs in olika uppgifter om tillståndshavaren och de förhållanden som rör tillståndet, t.ex. om varning har meddelats, 3 § förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister.

I KKL finns en bestämmelse om varning i 22 §. Där sägs att i stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2—6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Ett sådant beslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (47 § jämförd med 39 § första stycket KKL). Ett fullföljdsförbud i fråga om varningsbeslut motsvarande det i YTL finns således inte.

Inte heller i alkohollagen (1994:1738) finns ett sådant fullföljdsförbud (prop. 1994/95:89, bet. 1994/95:SoU9). I 9 kap. 1 § denna lag föreskrivs att alkoholinspektionens och kommunens beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Någon inskränkning i fråga

om överklagandemöjlighet beträffande vissa typer av beslut enligt lagen finns inte.

Enligt fastighetsmäklarlagen (1995:400) skall Fastighetsmäklarnämnden återkalla registreringen för den fastighetsmäklare som inte uppfyller de i lagen uppställda kraven, se 8 § (prop. 1994/95:14, bet. 1994/95:LU33). Om det kan anses vara tillräckligt, får nämnden i stället för att återkalla registreringen meddela varning. Ett sådant beslut får, liksom andra beslut enligt lagen, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (9 §).

*Överväganden och förslag*

Varning enligt YTL kan komma i fråga när missförhållandena i en trafikrörelse inte är så allvarliga att en återkallelsesituation föreligger men ett ingripande från tillsynsmyndighetens sida trots allt är motiverat. Vi föreslår inte någon ändring i denna ordning.

Enligt fullföljdsreglerna i YTL får emellertid ett beslut om varning inte överklagas. Skälen härtill anges inte i förarbetena till bestämmelsen. Som framgår ovan kan varning som meddelas i andra sammanhang överklagas. Bärande skäl saknas för något annat ställningstagande här. Det skall också påpekas att det i och med att bestämmelser om prövningstillstånd har införts för beslut enligt YTL i ledet länsrätt — kammarrätt finns en begränsning i prövningsmöjligheterna (se motsvarande resonemang beträffande den särskilda förarlegitimationen för taxi, avsnitt 8.12). Vi föreslår alltså att beslut om varning skall få överklagas.

## 4.14 Spärrtid

### 4.14.1 Nuvarande bestämmelser i yrkestrafikförordningen och bakgrunden till dem

När beslut fattas om återkallelse av ett trafiktillstånd på grund av någon av de omständigheter som nämns i 11 a § första stycket YTF skall en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik (11 a § andra stycket). Särskilt stadgande om att en motsvarande tid skall bestämmas i de fall en ansökan om yrkestrafiktillstånd avslås finns inte.

Bakgrunden till bestämmelsen om spärrtid vid återkallelse av yrkestrafiktillstånd är innehållet i EG-direktiven 74/561/EEG om rätt

att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella godstransporter på väg resp. 74/562/EEG för persontransporter, ändrade genom direktivet 89/438/EEG. Som en anpassning härtill fördes fr.o.m. den 1 januari 1994 i 11 a § andra stycket YTF ovannämnda regel in. I direktivet 89/438/EEG, artikel 1.4 (godstrafik) resp. artikel 2.3 (persontrafik) anges följande.

Medlemsstaterna skall bestämma de villkor som företag som är etablerade på deras territorium måste uppfylla för att tillgodose kravet på gott anseende. Se härom närmare avsnitt 4.9.1.

Det föreskrivs inte uttryckligen att medlemsländernas nationella regler skall innehålla en bestämmelse om en särskild karens- eller spärrtid vid ett beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd. Att detta ändå angavs i författningstexten berodde, enligt vad vi har inhämtat, på uppfattningen att en tillståndshavare har rätt att kräva att få ett klart besked om förutsättningarna för att återfå tillståndet. Karenstiden på tre till fem år låg i linje med länsstyrelsernas praxis i ansöknings- och återkallelseärenden rörande yrkestrafiktillstånd. I förarbetena till den nuvarande YTL, prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken uttalade departementschefen (s. 42), att den tidsrymd om två år som dittills hade beaktats enligt praxis i allmänhet fick anses för kort och att de förhållanden som rått under de tre till fem senaste åren borde beaktas vid bedömningen av en sökandes personliga och ekonomiska egenskaper, vilket uttalande får antas ligga till grund för nämnda praxis.

I TPR:s Allmänna råd 1989:2 förordades också att vid prövningen av den personliga lämpligheten hänsyn borde tas till förhållanden en viss tid bakåt i tiden, räknat från tillstånds- resp. överprövningsmyndighetens beslut i ärendet. Härom anförde TPR vidare följande (s. 15 och 16).

> Även när det gäller prövningen av den personliga lämpligheten bör hänsyn tas till förhållanden som rått under de tre till fem senaste åren. Vilken exakt tid som bör beaktas inom intervallet är avhängigt av missförhållandets art. — — — Hänsyn bör endast tas till de förseelser som begåtts under den ovan angivna tiden, oavsett när dom i fråga meddelas. Sådana personer som tidigare innehaft trafiktillstånd och fått detta återkallat på grund av misskötsamhet bör inte alltför snart få ett nytt tillstånd. De bör inte heller godtas vid prövningen enligt 6 § andra stycket YTL.

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) efterlystes en precisering av reglerna om spärrtidens beräkning vid tillämpningen av den

nya bestämmelsen (s. 40). Bakgrunden härtill får antas vara att tillståndsmyndigheterna tolkat regeln på skilda sätt, bl.a. med avseende på vid vilken tidpunkt spärrtiden skall räknas ifrån, dvs. datum för beslutet om återkallelse eller datum för delgivningen av beslutet.

### 4.14.2 Annan lagstiftning

*Körkortslagen*

Enligt 21 § KKL skall, om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1—6, en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid grovt rattfylleri resp. grov vårdslöshet i trafik skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Spärrtid skall bestämmas även vid återkallelse av körkortstillstånd. I samband med att regeln fick dagens utformning infördes en möjlighet att vid synnerliga skäl underlåta återkallelse, sätta ned spärrtid eller att i stället för återkallelse meddela varning. Även redan beslutade återkallelser omfattas av tillämpningsområdet. I 25 § KKL anges därför, att om en ny omständighet inträffat eller blivit känd sedan beslut om återkallelse eller spärrtid har vunnit laga kraft, får återkallelsen hävas eller spärrtiden sättas ned om synnerliga skäl föreligger. Beträffande frågan om utgångspunkten för spärrtidens beräkning kan märkas, att spärrtiden enligt KKL räknas från dagen för delgivningen av återkallelsebeslutet eller av beslutet om interimistisk återkallelse eller beslutet om omhändertagande av körkortet (38 § KKF).

Bakgrunden till införandet av spärrtid vid beslut om återkallelse av körkort angavs i förarbetena till KKL (prop. 1975/76:155). Där uttalade departementschefen följande (s. 95).

> Det nuvarande systemet innebärande att någon bestämd återkallelsetid inte sätts ut i återkallelsebeslutet medför stora olägenheter för den enskilde, bl.a. genom att han på grund av ovissheten om återkallelsetidens verkliga längd inte kan planera för sin framtid. — — — I åtskilliga sammanhang har framhållits angelägenheten av att man får till stånd en ordning som innebär att den enskilde får ett besked om hur lång tid återkallelsen kommer att vara, förutsatt givetvis att inga nya omständigheter inträffar. För egen del kan jag helt ansluta mig till de anförda synpunkter-

na, och jag förordar därför att ett system med bestämda spärrtider införs.

*Alkohollagen*

Enligt alkohollagen (1994:1738) kan meddelas tillverknings-, partihandels- och inköpstillstånd samt även serveringstillstånd. Dessa tillstånd kan också återkallas. Varken i alkohollagen eller dess förarbeten (prop. 1994/95:89; bet. 1994/95:SoU9, rskr. 1994/95:106) finns närmare angivet förutsättningarna för nytt tillstånd efter en återkallelse eller något om eventuell spärrtid eller karenstid.

*Fastighetsmäklarlagen*

Enligt fastighetsmäklarlagen (1995:400) skall i princip varje fastighetsmäklare vara registrerad hos Fastighetsmäklarnämnden (5 §). Nämnden skall återkalla registreringen för den fastighetsmäklare som inte uppfyller de i lagen uppställda kraven (8 §). Några tidsmässiga förutsättningar för när en ny ansökan om registrering kan prövas finns inte i lagen och har inte heller diskuterats i förarbetena (prop. 1994/95:14; bet. 1994/95:LU33, rskr. 1994/95:258).

*Vapenlagen*

I 6 kap. vapenlagen (1996:67) anges att tillstånd att inneha eller att föra in skjutvapen till Sverige, att inneha ammunition eller att driva handel med skjutvapen under vissa förutsättningar får återkallas. Någon spärrtid eller karenstid bestäms inte och det anges inte några andra tidsmässiga förutsättningar för att en ansökan om nytt tillstånd skall kunna prövas. Inte heller i förarbetena till den nya lagen (1995/96:52, bet. JuU12, rskr. 146) eller till bestämmelserna i den tidigare vapenlagen (prop. 1990/91:130) finns några anvisningar om ett sådant förfarande.

*Andra lagar*

Återkallelsebestämmelser som inte är förenade med någon spärrtid finns också i exempelvis järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), telelagen (1993:597) och lagen (1993:599) om radiokommunikation.

### 4.14.3 Regler om spärrtid i annan nordisk lagstiftning

Bestämmelserna i de övriga nordiska länderna är inte enhetliga när det gäller förekomsten av en regel om spärrtid vid återkallelse av ett trafiktillstånd eller avslag på en ansökan därom.

*a) Danmark*

I Danmark gäller beträffande såväl gods-, buss- som taxitrafik att ett meddelat tillstånd vid vissa överträdelser kan återkallas för en tid av ett till fem år eller tills vidare. Beträffande tillstånd till godstrafik finns regler om att en återkallelse kan upphävas av tillståndsmyndigheten men att en ansökan inte kan lämnas in oftare än med ett års mellanrum. Om ansökan om upphävande av återkallelsen avslås, kan sökanden därefter få återkallelsen prövad av domstol. En förutsättning härför är att återkallelsen beslutats gälla tills vidare och att det har gått fem år sedan återkallelsebeslutet och minst två år efter det att återkallelsen senast prövades. Såvitt vi har förstått anges i praktiken inte någon bestämd tid utan en återkallelse gäller tills vidare. En ny ansökan om tillstånd anses kunna tas upp till prövning ”efter någon tid”, som bedöms från fall till fall. Ett beslut om återkallelse kan gälla omedelbart, t.ex. när beslutet grundas på skulder av viss storlek till det allmänna.

*b) Finland*

I Finland anges beträffande tillstånd till godstrafik (lag nr 342, 10 §) att ett trafiktillstånd kan återkallas antingen helt eller för viss tid om tillståndshavaren inte längre uppfyller kraven för erhållande av sådant tillstånd. Beträffande tillstånd till persontrafik — såväl olika slag av busstrafik som taxitrafik — gäller att, om innehavaren inte längre uppfyller villkoren för erhållande av trafiktillstånd eller om trafiken inte bedrivs enligt tillståndet eller i övrigt på behörigt sätt, tillståndsmyndigheten kan återkalla trafiktillståndet helt eller för viss tid. Någon uttrycklig regel om spärrtid finns inte. Däremot anges att sökanden eller den person som ansvarar för trafiken inte skall anses uppfylla kravet på gott anseende om han under de fem senaste åren har dömts till fängelsestraff för brott eller han under det senaste året minst tre gånger har dömts till bötesstraff för brott mot stadganden eller bestämmelser om arbets- eller löneförhållanden, trafikidkande, kör- och vilotider eller trafik- och fordonssäkerhet och brotten visar

att han är uppenbart olämplig att idka tillståndspliktig godstrafik (2 § femte stycket förordning nr 576 om ändring av förordningen om tillståndspliktig godstrafik på väg).

*c) Norge*

I den norska samferdselsloven — som innehåller regler för såväl persontransporter som godstransporter — föreskrivs i 17 § att ett tillstånd kan återkallas när en innehavare inte längre uppfyller kraven för tillstånd eller inte rättar sig efter villkor i tillståndet. Ett nytt tillstånd kan inte meddelas förrän efter en bestämd tid. I forskrift om godstransport med motorvogn (4 des. 1992 nr 1016) p. 11 anges att ett tillstånd kan återkallas enligt samferdselslovens 17 § och att det därvid kan fastställas en ''karantenetid'' på maximalt tre år från beslutsdagen, innan nytt tillstånd kan beviljas. Motsvarande regel finns för persontransporter i forskrift om persontransport med motorvogn utenfor rute (10 juni 1977 nr 8).

### 4.14.4 Överväganden och förslag

I de flesta fall (med kortare återkallelsetider) återställs ett körkort automatiskt till innehavaren efter spärrtidens slut. KKL:s bestämmelser om spärrtid anger, som ovan nämnts, att en sådan skall fastställas dels när en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd vägras, dels vid återkallelse av ett körkortstillstånd eller körkort. Efter det att en ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik har avslagits eller ett tillstånd har återkallats får en förutvarande tillståndshavare som vill komma i fråga för ett nytt tillstånd däremot ge in en ny ansökan. Något uttryckligt stadgande finns inte härom men förfarandet får anses följa av regelsystemets uppbyggnad med lämplighetsprövning som grund för att meddela tillstånd. Den nyligen i YTL införda spärrtidsregeln omfattar således endast återkallelsesituationer, medan spärrtid enligt ordalydelsen inte skall bestämmas vid ett avslag på en ansökan om trafiktillstånd.

Det krav som lagstiftaren ställt i YTL för den som vill erhålla eller få behålla ett tillstånd till yrkesmässig trafik är att vederbörande bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Vid varje tidpunkt skall förutsättningarna på de i lagtexten angivna områdena — yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse — vara uppfyllda. Enligt det ovan förda

resonemanget är det avgörande att prövningsmyndigheten, efter det att en ansökan avslagits eller ett givet tillstånd återkallats, vid en ansökan om nytt tillstånd företar en förnyad prövning i hela dess vidd. Vid den nya prövningen tas hänsyn till alla mellankommande händelser som kan ha förändrat sökandens förutsättningar som yrkesutövare. Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd kan vara resultatet av en längre periods tillsyn under vilken tillsynsmyndigheten har haft tillståndshavaren under uppsikt eller fört en dialog med denne om rådande missförhållanden.

En spärrtid eller karenstid efter en återkallelse anger den tidsrymd under vilken vederbörande person eller bolag diskvalificerats i fråga om rätten att bedriva yrkesmässig trafik. *För* en bestämmelse om spärrtid talar att den enskilde skall kunna veta när en ny ansökan tidigast kan beviljas och att han utifrån detta skall kunna planera sin framtida yrkesverksamhet. Förutsebarheten för den enskilde är således det huvudsakliga skälet härför.

Även omständigheter *mot* spärrtid kan anföras. I en situation, där en återkallelse grundas på att tillståndshavaren har skulder till det allmänna och han sedan gör rätt för sig och kan visa att hans finansiella ställning har en god prognos, kan det te sig stötande att under en längre tid diskvalificera honom som yrkesutövare. Dessutom är att märka att tillståndsmyndigheten efter en återkallelse gör en ny prövning av vederbörandes totala situation. För den som klarar en sådan prövning bör en spärrtid som meddelats under andra förhållanden inte lägga hinder i vägen för att erhålla ett nytt tillstånd. I vissa fall kan förhållandena i stället vara sådana att vederbörande inte heller efter en maximalt utdömd spärrtid anses lämplig. Det kan gälla vid grov ekonomisk brottslighet, då näringsförbud på upp till tio år beslutats (betr. näringsförbud se avsnitt 14). Om en återkallelse skett på grund av brister i vandeln kan det i och för sig finnas skäl att låta en viss karenstid förflyta innan den förutvarande tillståndshavaren på nytt kan beviljas tillstånd. Praktiska skäl talar dock för att ha ensartade regler, som för den enskilde är begripliga och som medför en enhetlig tillämpning hos tillståndsmyndigheten. Ett behov av spärrtidsregler har inte heller tidigare uttalats, trots en mångårig lagstiftning på området. Därtill kommer att det i annan tillståndslagstiftning saknas bestämmelser om en särskild karenstid, samtidigt som övriga nordiska länders regelverk saknar enhetliga spärrtidsbestämmelser. Slutligen kan konstateras att EG-reglerna inte kräver att sådana bestämmelser skall finnas.

En bestämmelse om spärrtid skulle behöva kompletteras med en regel om att tillståndsmyndigheten efter ansökan i vissa fall får häva återkallelsen eller sätta ned spärrtiden om nya omständigheter har

inträffat eller blivit kända. Detta skulle ytterligare komplicera spärrtidsinstitutet.

Det bör i sammanhanget nämnas att det vid en ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik tas ut en avgift för länsstyrelsens prövning (17 a § YTF). Avgiften får förmodas i någon mån medföra att den enskilde är återhållsam med en ny ansökan i omedelbar anslutning till ett beslut om avslag eller återkallelse.

Det ovan sagda talar enligt vår uppfattning för att utmönstra den nyligen införda bestämmelsen om spärrtid vid beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd. I stället bör den fasta praxis som under en följd av år utbildats med utgångspunkt i uttalanden i förarbetena till återkallelsebestämmelsen (prop. 1987/88:78 s. 42) alltjämt gälla och ligga till grund för länsstyrelsernas bedömning. Vi menar att myndighetens prövning utifrån de riktlinjer som hittills gällt t.o.m. kan bli friare utan en i förväg bestämd spärrtid. Därtill kommer att av tillståndsmyndigheten väl motiverade beslut bör kunna tjäna som information till den enskilde sökanden eller tillståndshavaren i fråga om den tidsrymd som bör förflyta innan tillstånd — om inte nya omständigheter inträffar av betydelse för bedömningen — åter skulle kunna beviljas.

Vi föreslår således att bestämmelsen i 11 a § andra stycket YTF om spärrtid vid beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd inte får någon motsvarighet i en ny lagstiftning.

## 4.15 Skall ett beslut om återkallelse gälla omedelbart?

Enligt huvudregeln i 18 § YTF gäller ett beslut enligt YTL och YTF omedelbart. Ett beslut om återkallelse av trafiktillstånd gäller dock inte förrän beslutet har vunnit laga kraft, om det inte föreligger särskilda skäl att bestämma annat. Ett beslut om återkallelse av en taxiförarlegitimation gäller enligt den nuvarande lydelsen således omedelbart. Detta överensstämmer med regleringen beträffande körkortsåterkallelser. Motsvarande bestämmelse i KKL (45 § andra stycket) säger nämligen att ett beslut enligt den lagen — och således även ett beslut om återkallelse av ett körkort eller körkortstillstånd — gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

I regeringens prop. 1988/89:26 om instansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen, m.m. diskuterades frågan huruvida den vars tillstånd återkallas bör få rimlig tid på sig att avveckla sin rörelse. Departementschefen uttalade då som sin mening att befogenheten att

återkalla ett tillstånd får anses innefatta även rätten att bestämma när tillståndet skall upphöra att gälla.

I TRP:s Allmänna råd om trafiktillstånd (1989:2) anförs härom följande (s. 30 och 31).

> I vissa fall kan det finnas skäl att förordna att ett beslut om återkallelse skall gälla först från en viss angiven tidpunkt så att den vars tillstånd återkallas skall få rimlig tid på sig att avveckla rörelsen. Trots att direkta bestämmelser saknas härom får befogenheten att återkalla ett tillstånd anses innefatta även rätten att bestämma när tillståndet skall upphöra att gälla. I dessa fall måste en avvägning göras mellan tillståndshavarens behov av avvecklingstid och samhällets önskemål om att snabbt stoppa verksamheten. Hur långa avvecklingstider som kan medges är svårt att ange generellt. Av betydelse är här bl.a. rörelsens storlek och de anställdas uppsägningstider. Med tanke på att tillståndet återkallats på grund av någon form av misskötsamhet bör dock restriktivitet iakttas i fråga om avvecklingstidens längd.

Beträffande annan tillståndslagstiftning kan noteras, att beslut enligt alkohollagen (1994:1738) gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet (9 kap. 1 §). Fastighetsmäklarnämndens beslut enligt fastighetsmäklarlagen (1995:400) att återkalla registreringen för en fastighetsmäklare gäller omedelbart, utan möjlighet för nämnden att förordna annat (8 § andra stycket). Enligt 10 kap. 2 § vapenlagen (1996:67) skall en polismyndighets eller en domstols beslut gälla omedelbart, om inte annat förordnas. En polismyndighets beslut om återkallelse av handelstillstånd skall dock gälla omedelbart endast i de fall då så har förordnats i beslutet. Ett sådant förordnande får meddelas om det finns särskilda skäl.

I den av riksdagen antagna prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (bet. 1993/94:TU29) uttalas, att ett beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd bör gälla omedelbart, men att återkallelsen vid särskilda skäl bör gälla först när beslutet därom vunnit laga kraft. Skälen till regeringens bedömning redovisas på s. 34.

> Vad regeringen nu föreslår är en återgång till vad som gällde före april 1984. Huvudregeln var då att ett beslut om återkallelse av trafiktillstånd blev gällande omedelbart efter det att beslutet delgetts trafikutövaren. Som motiv för ändringen anfördes i proposition 1983/84:65 om vissa yrkestrafikfrågor m.m. att överinstansernas prövning i extrema situationer kunde framstå som illusorisk; ett för trafikutövaren positivt beslut i högsta

instans blev meningslöst om rörelsen under handläggningstiden hade avvecklats av ekonomiska skäl.

Situationen inom yrkestrafiken, framför allt inom taxitrafiken och godstransporterna, gör det emellertid motiverat att låta huvudregeln vara att beslutet om återkallelse bör gälla omedelbart. I annat fall är det risk för att verksamheten fortsätter under lång tid framöver medan överprövning pågår i högre instans. Under tiden kan missförhållandena fortsätta, ibland under loppet av flera år, samt också förvärras. De vanligaste brott som ligger till grund för beslut om återkallelse av trafiktillstånd är skattebrott, bokföringsbrott, uppbördsbrott samt brott mot den enskilda passageraren.

Den brottslighet som nu nämnts är svår att komma till rätta med men skulle dock i många fall kunna minska i omfattning genom en bestämmelse om att ett beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd skall gälla omedelbart. I annat fall finns risk för långvariga bolagskaruseller eller bulvanverksamhet. Åtgärden förhindrar att trafikföretag systematiskt plundras på sina tillgångar fram till en konkurs.

I den mån tillståndsmyndigheten känner tveksamhet till om missförhållandena är av så allvarlig beskaffenhet att tillståndet bör återkallas, finns möjlighet liksom nu att i stället besluta om varning. Om tillståndsmyndigheten å andra sidan bedömer att det kan finnas särskilda skäl av betydelse i sammanhanget, bör myndigheten alternativt kunna besluta om att återkallelsen skall ske först när beslutet därom har vunnit laga kraft.

Från några tillsynsmyndigheters sida har pekats på att inte minst risken för skadeståndskrav från tillståndshavaren vid ändring i högre instans medför, att myndigheterna är försiktiga vid tillämpningen av regeln i dess nuvarande lydelse med möjlighet att i undantagsfall förordna om omedelbar giltighet av ett beslut om återkallelse.

Rikspolisstyrelsens, RPS och VV:s gemensamma rapport till regeringen den 29 maj 1995 (POB-337-1740-94), efter uppdrag att utarbeta ett handlingsprogram m.m. för övervakning av yrkestrafiken, innehåller ett förslag om ändring av den ifrågavarande bestämmelsen. Enligt förslaget skall ett beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd inte gälla förrän den som beslutet rör har fått del av det eller vid den tidpunkt därefter som länsstyrelsen finner skäl att bestämma.

VV understryker i sin årliga rapport till regeringen Tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken i Sverige (publ. 1995:44) att återkallelse av trafiktillstånd med omedelbar verkan bör ske i större utsträckning. Verket framhåller att detta kan möjliggöras antingen genom en

lagändring eller genom en extensiv tolkning av gällande lagstiftning. Vi vill från vår sida kommentera, att detta senare alternativ i så fall skulle kunna ske genom att länsstyrelserna och domstolarna genom föreskrifter eller allmänna råd från VV:s sida gavs incitament att i större utsträckning än hittills utnyttja möjligheten att förordna att ett beslut om återkallelse skall gälla omedelbart.

Mot bakgrund av det föreliggande riksdagsbeslutet i denna fråga samt det i övrigt ovan sagda, bör dock ett beslut enligt YTL enligt vår mening gälla omedelbart, men med möjlighet för beslutsmyndigheten att förordna att beslutet skall gälla vid annan tidpunkt.

## 4.16 Behörig myndighet för frågor om tillstånd

### 4.16.1 Allmänt

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av VV (4 § YTL). För linjetrafik inom ett län var tidigare länsstyrelsen i det län där trafiken bedrevs tillståndsmyndighet. I prop. 1988/89:26 om instansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen, m.m. ansåg departementschefen, att det inte fanns någon anledning att ändra den dittills gällande ordningen och att länsstyrelsen även fortsättningsvis skulle pröva frågor om linjetrafiktillstånd avseende trafik inom det egna länet (s. 20 och 21). Trots uttalandet gäller för närvarande även beträffande linjetrafik inom länet att länsstyrelsen i sökandens hemlän prövar tillståndsfrågan.

Även frågor om förarlegitimation prövas av länsstyrelsen i sökandens folkbokföringslän (4 § andra stycket YTL). Frågor om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet (18 § YTL), liksom frågor om återkallelse av en förarlegitimation prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen (14 a § andra stycket YTL).

Tillståndsmyndighet i fråga om ansökan om trafiktillstånd för en sökande som inte är folkbokförd i Sverige eller, om sökanden är en juridisk person och företagets ledning finns utanför Sverige, är enligt 4 a § tredje stycket YTF Länsstyrelsen i Stockholms län. För taxiförarlegitimation finns inte några regler om till vilken myndighet en ansökan om en sådan legitimation skall ställas. Beträffande denna fråga, se vidare avsnitt 8.14.

Beträffande forumregler för körkort gäller att fråga om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd (9 § KKF), medan en ifrågasatt återkallelse av ett körkort prövas av den länsstyrelse som har utfärdat körkortet.

Enligt ett av riksdagen den 18 maj 1995 antaget principbeslut (prop. 1994/95:126 Den framtida trafikadministrativa verksamheten, bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) skall körkortshanteringen ligga kvar på länsstyrelserna. Ärenden om återkallelse av körkort skall dock i fortsättningen prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd i stället för av den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Anledningen till den ändringen är främst att man velat stärka det regionala sambandet.

1994 års körkortsutredning har efter tilläggsdirektiv (dir. 1995:155) fått i uppdrag att innan den beslutade reformen genomförs analysera konsekvenserna av en sådan ändring och behovet av ytterligare författningsändringar för en förenkling av körkortsfrågornas hantering.

Efter förslag i nämnda prop. 1994/95:126 skall länsstyrelserna framgent vara huvudsaklig tillståndsmyndighet även för den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelserna kombinerar översiktlighet med den lokala närheten och personkännedomen — den lokala förankringen — och anses mest lämpade för uppgiften. VV:s funktion som central samordnare samt föreskrivande och rådgivande myndighet med klara servicefunktioner för tillstånds- och tillsynsmyndigheterna i landet skall i stället renodlas.

Beträffande yrkestrafikverksamheten angav regeringen i nämnda prop. 1994/95:126 skälen för sina förslag (s. 24 och 25):

> Huvuddelen av de åkerier, taxiföretag, bussföretag och andra transportföretag som omfattas av yrkestrafiklagstiftningen är små och bedriver sin huvudsakliga verksamhet inom en kommun eller ett län. Länsstyrelsen är av detta skäl en lämplig tillstånds- och tillsynsmyndighet.
>
> Länsstyrelsernas verksamhet inom yrkestrafikområdet är starkt inriktad på ärendehandläggning. Verksamheten har stor betydelse för möjligheterna att bedriva näring och inslaget av juridisk/ekonomisk granskning är också starkt. Inom länsstyrelserna finns i dag i allt väsentligt sådan kompetens.
>
> Prövningen av yrkestrafikärenden anknyter väl till hanteringen av körkortsärenden. Detta gäller speciellt i återkallelseärenden som enligt vad som föreslagits i avsnitt 4.2 bör ligga kvar på länsstyrelserna. — — — Mot denna bakgrund anser regeringen att länsstyrelsens uppgifter inom yrkestrafikområdet bör bibehållas och utvecklas.

I prop. 1995/96:131 Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m. utvecklade regeringen ytterligare VV:s roll inom yrkestrafiken (s. 19 och 20), se härom vidare i avsnitt 13 nedan.

Beträffande tillstånd till yrkesmässig trafik är det för *fysiska personer* således folkbokföringslänet som utgör anknytning och styr ärendet till rätt prövningsmyndighet. Beträffande begreppet folkbokförd kan här anmärkas, att enligt 3 § folkbokföringslagen (1991:481) skall den som efter inflyttning kan antas under sin normala livsföring komma att regelmässigt tillbringa sin nattvila eller motsvarande vila (dygnsvilan) i landet under minst ett år folkbokföras. Även den som kan antas komma att regelmässigt tillbringa sin dygnsvila både inom och utom landet skall folkbokföras, om han med hänsyn till samtliga omständigheter får anses ha sitt egentliga hemvist här.

I fråga om behörig myndighet för *juridiska personer* är det avgörande var företagets ledning finns. I ovan nämnda prop. 1988/89:26 anförde departementschefen härom följande (s. 18 f.).

> 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.

Regeringsrätten har i ett avgörande angående ansökan om trafiktillstånd beträffande uttrycket företagets ledning uttalat, att det saknas bestämmelser såväl i YTL som i lagens förarbeten beträffande innebörden härav och att uttrycket därför får bestämmas på annan grund. I målet var det fråga om ett aktiebolag, som enligt 8 kap. 1 § ABL skall ha styrelse. Bolagets ledning utövas av styrelsen och i vissa hänseenden av den verkställande direktören, om det finns en sådan (8 kap. 6 § samma lag). I förevarande fall hade det inte utsetts någon verkställande direktör, varför ledningen utövades av styrelsen. Regeringsrätten ansåg att bolagets ledning därför fick anses finnas där styrelsen enligt i aktiebolagsregistret införda uppgifter hade sitt säte (RÅ 1995 ref. 41).

### 4.16.2 Överväganden och förslag

Beträffande den principiella frågan om var tillståndsgivningen inom den yrkesmässiga trafiken skall ligga har riksdagen som ovan nämnts antagit regeringens förslag i prop. 1994/95:126 att länsstyrelserna även fortsättningsvis huvudsakligen skall vara tillståndsmyndighet. Samma ståndpunkt intogs beträffande länsstyrelsens uppgift som regional körkortsmyndighet. Vad avser körkortshanteringen antog riksdagen i samband därmed förslaget att frågor om återkallelse av körkort skall prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd i stället för av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet.

Beträffande frågan om vilken länsstyrelse som skall handlägga yrkestrafikärendena gör vi följande överväganden. När tillstånd till yrkesmässig trafik ännu förutsatte en behovsprövning knöts bestämmelserna om behörig myndighet, när det gällde persontrafik, till det län där trafiken utfördes. Sedan behovsprövningen avskaffats har i stället beträffande samtliga trafikslag tillämpats anknytningen till sökandens hemlän. Enligt den gällande ordningen följer handläggningen av ansökan resp. frågan om återkallelse olika regler i forumhänseende. När det gäller en ansökan om trafiktillstånd är länsstyrelsen i sökandens folkbokföringslän behörig myndighet, medan länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns prövar ansökan när sökanden är en juridisk person. Frågor om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet.

Det finns enligt vår uppfattning fördelar med att låta den myndighet som en gång utfärdat tillståndet och därefter skött tillsynen också pröva frågan om återkallelse, inte minst därför att kännedomen om tillståndshavaren och de regionala förhållandena är större. Från några länsstyrelsers sida har det uttalats farhågor för att en överflyttning av ärenden i samband med att tillståndshavaren byter folkbokföringslän eller företagets ledning flyttas skulle medföra rent hanteringsmässiga svårigheter. Det skulle, menar man, kunna leda till att ärenden tappas bort så att varken den ena eller andra myndigheten ansvarar för tillsynen och även medföra olägenheter i statistikhänseende m.m. Vi menar dock att dessa olägenheter inte får överdrivas utan att praktiska frågor av den karaktären får lösas genom samordningsinsatser och verkställighetsföreskrifter från VV:s sida.

För att nå en överensstämmelse mellan regelverken talar enligt vår mening övervägande skäl för att reglerna om behörig myndighet för samtliga frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik — såväl ansökan som återkallelse eller varning — skall följa motsvarande bestämmelser

beträffande körkort. Vi föreslår i avsnitt 8.13 nedan en sådan ordning beträffande frågor om särskild förarlegitimation för taxi.

VV bör dock, liksom hittills, pröva frågor om tillstånd till sådan linjetrafik som berör flera län.

Tillståndsmyndighet för en sökande som inte är folkbokförd i Sverige eller, om sökanden är en juridisk person där företagets ledning finns utanför Sverige, är enligt nuvarande bestämmelser Länsstyrelsen i Stockholms län. Vi har inte funnit skäl att ändra den regeln.

Vi föreslår *sammanfattningsvis* att frågor om trafiktillstånd skall prövas, om sökanden är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där vederbörande är folkbokförd samt om sökanden är en juridisk person, häri inräknat staten eller en kommun eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. VV skall dock pröva frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

Om tvekan i något fall skulle råda om var ledningen för en juridisk person finns bör länsstyrelsen i det län där den högsta ledningen, i regel styrelsen, finns vara behörig myndighet. Vi hänvisar till ovan refererade uttalanden i prop. 1988/89:26 samt till det likaledes ovan anmärkta rättsfallet RÅ 1995 ref. 41.

För frågor om behöriga myndigheter för den internationella trafiken, se vidare avsnitt 10 och beträffande tillsynsfrågor avsnitt 13.

# 5 Yrkesmässig trafik och undantagen därifrån

Utredningens förslag: Undantagen från vad som betraktas som yrkesmässig trafik utvidgas något för att underlätta sådan samåkning som sker till arbetsplatser och skolor som ligger nära varandra.

Vidare föreslås smärre justeringar beträffande övriga undantag.

Någon samordning med EG-reglernas uppbyggnad och indelning föreslås inte ske nu.

## 5.1 Utredningens uppdrag

Vissa transporter av samåkningskaraktär är inte att anse som yrkesmässig trafik. Såväl av ekonomiska som av miljömässiga skäl har det i skilda sammanhang föreslagits att i fler situationer än för närvarande möjliggöra samåkning i organiserade former utan krav på trafiktillstånd. Det har också föreslagits att man skulle etablera samåkningscentraler som skulle kunna organisera samåkning i fordon; exempelvis med fordon som ägs av en förening eller annan samfällighet eller av privatpersoner, som i egna fordon tar med passagerare mot betalning. I vårt uppdrag ingår mot bakgrund av det nu sagda att dels undersöka om olika former av samåkning förhindras av nuvarande reglering, dels överväga om det behövs några förändringar.

## 5.2 Allmänt

Enligt 1 § YTL avser lagen sådan yrkesmässig trafik som innebär att personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) jämte förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods. Med traktortåg avses traktor med tillkopplat släpfordon. Vissa transporter, som i och för sig faller under definitionen i 1 § YTL, är genom särskilda föreskrifter i YTF undantagna från lagens tillämpningsområde.

Den omfattning i vilken fordonet ställs till förfogande anses avgörande när det gäller att avgränsa begreppet yrkesmässig trafik. En rent tillfällig körning anses därvid inte som yrkesmässig även om ersättning erläggs, utan det krävs ett mera systematiskt utnyttjande för förvärvsändamål. Om ersättningen utgår i kontanter, i naturaförmåner eller i annan form saknar betydelse. Även körning för en eller ett fåtal kunder anses vara yrkesmässig. Detta är exempelvis fallet med åkare som genom ett långtidskontrakt utför körningar åt enstaka industriföretag i sådan omfattning att fordonen helt tas i anspråk för detta uppdrag. Till begreppet yrkesmässig trafik har under vissa omständigheter hänförts även s.k. föreningskörning, dvs. det fall där bil mot viss bestämd avgift tillhandahålls endast medlemmarna av en viss förening. Jämför även avsnitt 4.3.

Historiskt sett har regleringen av den yrkesmässiga trafiken varit vidare än den är i dag, dvs. omfattat fler typer av transporter. I prop. 1981/82:78 om vissa yrkestrafikfrågor föreslogs förenklingar i regelverket för yrkestrafiksektorn vilka berörde bl.a. bestämmelserna om samåkning. Dessa förenklingar innebar att ytterligare undantag från området för vad som var att betrakta som yrkesmässig trafik gjordes beträffande arbetsresor och skolskjutsar. Departementschefen framhöll (s. 5 och 6) att det genom en ökad samåkning i privatbilar vid resor till och från arbetet borde vara möjligt att göra stora besparingar, samtidigt som en sådan samåkning skulle minska trycket på kollektivtrafiken under högtrafiktid. I 3 § punkt 1 a—c YTF undantas efter nämnda reform de ovan nämnda formerna av samåkning under vissa förutsättningar från begreppet yrkesmässig trafik.

I 3 § YTF anges vad som *inte* anses som yrkesmässig trafik. Paragrafen i dess helhet omfattar följande undantag.

1. a) transport av passagerare till eller från bilförarens egen arbetsplats, skola eller annan lokal för utbildning, om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton,
b) transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av sådan transportsträcka, om transporten utförs av förälder eller annan anhörig till någon av eleverna,
c) transport av röstande till eller från val- eller omröstningslokal på valdag eller på dag för folkomröstning,
2. transport med utryckningsfordon,
3. transport av döda,
4. transport av snö, is och sand i samband med snöröjning,
5. transport som endast avser renhållning,
6. transport som endast gäller bärgning eller bogsering av fordon med bilar som är särskilt inrättade för sådana ändamål,
7. a) transport av mjölk, mjölkprodukter och ägg,

b) transport av slaktdjur till slakterier,
c) transport av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport från dessa industrier av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av de nämnda produkterna,
d) transport med traktortåg i jordbruket och skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

Som en jämförelse kan nämnas motsvarande undantagsbestämmelser enligt EG-regleringen. I EG-bestämmelserna finns dock inte begreppet yrkesmässig trafik, utan det är fråga om ett visst slag av transporter och huruvida det krävs tillstånd för dessa transporter eller ej.

I rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för *godstransporter* på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier anges i bilaga 2 de typer av transporter som är undantagna från skyldigheten att ha s.k. gemenskapstillstånd eller annat transporttillstånd som regleras i förordningen. Dessa är
1. allmän postbefordran,
2. transport av skadade eller havererade fordon,
3. godstransport med motorfordon vars bruttovikt inkl. släpvagn inte överskrider 6 ton eller vars tillåtna nyttolast inkl. släpvagnens last inte överskrider 3,5 ton,
4. godstransport med motorfordon när följande villkor är uppfyllda:
a) det transporterade godset skall vara företagets egendom eller ha sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, bearbetats eller reparerats av företaget,
b) resans syfte skall vara att transportera godset till eller från företaget eller att flytta det inom eller utanför företaget för eget bruk,
c) företagets egen personal skall föra de motorfordon som används för sådana transporter,
d) de fordon som transporterar godset skall ägas av företaget, eller ha köpts på avbetalning av företaget eller ha hyrts, i det senare fallet under förutsättning att de uppfyller villkoren i rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (jfr avsnitt 11),
e) transporten är endast en sidoverksamhet i företagets samlade verksamhet, samt
5. transport av läkemedel, medicinsk apparatur och utrustning samt andra sjukvårdsartiklar som är nödvändiga vid utryckningar, särskilt vid naturkatastrofer.

I rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell *persontransport* med buss finns en motsvarande uppdelning på trafik som kräver tillstånd och trafik

som inte gör det. Beträffande definitionerna av olika slags trafik, se avsnitt 3. I artikel 4 regleras tillträdet till marknaden och sägs
— att tillstånd med vissa undantag inte krävs för pendeltrafik med logi och tillfällig trafik,
— att tillstånd med vissa undantag inte krävs för speciell reguljär trafik, om den omfattas av ett avtal som har träffats mellan arrangören och transportföretaget,
— att tillstånd inte heller krävs för färd utan passagerare i samband med sådan transport som nu nämnts,
— att tillstånd krävs för linjetrafik och pendeltrafik utan logi,
— att vissa transporter för egen räkning är undantagna från all tillståndsskyldighet, men skall vara underkastade en ordning med certifikat, samt
— att det för andra transporter för egen räkning krävs tillstånd.

Bestämmelserna i YTL och YTF avser således krav på trafiktillstånd för den inhemska trafiken jämte undantagen därifrån, medan (EEG) nr 881/92 resp. 684/92 reglerar under vilka förutsättningar gemenskapstillstånd eller annat transporttillstånd krävs vid de internationella transporterna inom gemenskapen.

## 5.3 Närmare om samåkning m.m.

Som en följd av oljekrisen under 1973/74 startade ett statligt energiforskningsprogram med huvudvikt på teknisk forskning och utveckling av fordon och drivsystem samt utveckling av alternativa drivmedel. Därjämte prioriterades forskningen för ett bättre utnyttjande av det befintliga transport- och trafiksystemet. Dåvarande Transportforskningsdelegationen ålades ett ansvar för forskning och utveckling inom detta område. Det genomfördes också ett antal försöksprojekt.

Projekten avsåg bl.a. samåkning i *privata fordon*. Det föreslogs en rad åtgärder för att främja ett effektivare utnyttjande av personbilar vid pendling. Man ville exempelvis få till stånd en lämplig fördelning av kostnader och ansvar för samordning av arbetsresor mellan individ, arbetsgivare och samhälle. Vidare ville man att tätortsbilismen skulle begränsas samtidigt som samåkning och kollektivtrafik skulle prioriteras vad avser gatuutrymme och parkeringsmöjligheter. Förslagen riktades dock inte till någon speciell adressat och följdes inte heller upp på annat sätt.

Vidare genomfördes försök med s.k. *teletrans*, som utgjorde en arbetsplatsbaserad samåkning med arbetsgivarens medverkan. För att motverka de kända nackdelarna med samåkning, såsom behovet av strikt tidpassning och något längre restider jämfört med egen bil,

utrustades fordonen med tele- och radiokommunikationer. Samåkningen reglerades genom avtal mellan förare och passagerare å ena sidan och arbetsgivaren å den andra. Slutsatsen från projektet var att samåkningen måste göras mer ekonomiskt attraktiv för att kunna konkurrera med singelåkning i egen bil, att arbetsgivarmedverkan underlättade organisation och finansiering samt att arbetsgivarna måste stimuleras att ta ansvaret för samåkningen.

Försöksprojekt genomfördes även med s.k. *bilandelsförening*, dvs. ett sambruk av personbilar genom att bilägare lånade ut sina bilar när de inte använde dem själva. Vidare gjordes försök med *byabuss*. De sistnämnda försöken byggde på att invånarna i ett grannskap frivilligt och utan ersättning ställde upp som förare och ordnade matartrafik till en station med lokaltåg eller till en större bussterminal som hade goda kollektiva trafikförbindelser till ett regioncentrum. Försöksverksamheten ledde till slutsatsen att byabuss var ett realistiskt transportalternativ under vissa speciella förutsättningar, däribland att kommun och trafikföretag gav sitt stöd åt verksamheten.

De beskrivna försöken ledde dock inte till någon lagstiftning. Transportforskningsdelegationen, nuvarande Kommunikationsforskningsberedningen, har inte heller lagt fram några nya rön efter ytterligare försöksverksamhet på området.

I stället kan konstateras att stora ansträngningar görs för att få fram modeller för samordning av det kollektiva resandet samt inte minst av de samhällsbetalda resorna. Beträffande de senare har Samreseutredningen i sitt betänkande Allmänna kommunikationer — för alla? (SOU 1995:70) föreslagit att man skall införa ett särskilt trafikslag. Förslaget innebär att trafikhuvudmannen skall inte bara som nu svara för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter utan också för s.k. *särskild kollektivtrafik*. Med detta begrepp avses resor inom länen med sådan kollektivtrafik som nu benämns kommunal färdtjänst, riksfärdtjänst samt sjukresor. Dessa slag av resor skall så långt möjligt samordnas genom beställningscentraler men också inordnas i den ordinarie linjetrafiken. Trafikhuvudmannen skall vidare svara för sådana riksfärdtjänstresor som sker mellan olika län. Administrationen av sjukresor över länsgräns föreslås däremot ligga kvar hos sjukvårdshuvudmannen. Den särskilda kollektivtrafiken är alltså länsomfattande. Förslaget har remissbehandlats och bereds för närvarande vidare inom Kommunikationsdepartementet.

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) diskuteras undantagen från tillämpningsområdet för begreppet yrkesmässig trafik och särskilt ur ett samåkningsperspektiv. Däri sägs bl.a. följande (s. 51 och 52).

I 3 § YTF anges ett antal slag av transporter som inte skall anses som yrkesmässig trafik och som följaktligen får utföras utan krav på trafiktillstånd. — — — Det har emellertid framförts förslag om att fler slag av samåkningar skulle kunna få ske utan krav på tillstånd. Skälen är att med ökad beläggning i personbilar eller minibussar får man gynnsamma effekter i form av minskad energiåtgång och färre miljöskador per personkilometer. Av och till höjs också röster för etablering av samåkningscentraler som skulle kunna organisera samåkning i fordon på annat sätt än genom sådana transporter som nämns i YTF 3 § punkterna 1 a—c enligt det föregående. Det skulle i så fall vara fråga om fordon som ägs av en förening eller annan samfällighet och som används för transporter till t.ex. arbetsplatser, skolor m.m.

Sådana transporter har tidvis bedrivits som försöksverksamhet (t.ex. byabuss) men har aldrig haft någon större omfattning. Helt klart är att transporterna — om de bedrivs utan vederbörligt tillstånd — kan stå i konflikt med regleringen enligt både yrkestrafiklagstiftningen och lagstiftningen om biluthyrning. Den fråga som väckts är således om de miljö- och energipolitiska fördelarna med samåkningscentraler är så stora att det är motiverat att vidga omfattningen av sådana transporter som enligt 3 § YTF inte skall anses som yrkesmässig trafik. Inom arbetsgruppen uttalades viss skepsis mot en sådan utvidgning. En följdfråga är vidare hur begreppet ''samåkningscentraler'' skall kunna definieras utan att man kommer in i ett gränsland gentemot tillståndsgivningen enligt YTL och YTF eller enligt lagen om biluthyrning.

I budgetprop. 1993/94:100 bil. 7 (s. 145, 152 och 153) framhöll regeringen vikten av att miljöhänsynen i trafikförfattningarna förstärks. Som ett led i detta arbete utarbetades på uppdrag av Kommunikationsdepartementet en rapport, Miljötänkande i trafikförfattningarna — en översiktlig idéskiss (8 novermber 1994). I rapporten tas upp vissa förslag som berör transportsektorn och som skulle ställa sig gynnsamma från miljösynpunkt. Det framhålls att transportverksamheten regleras av en mängd författningar på vitt skilda områden. Som exempel nämns regler beträffande fordons utrustning, ordningsregler för själva trafiken, regler för den yrkesmässiga trafiken, regler om miljökrav för fordon samt bestämmelser om skatteuttag för fordon och drivmedel. Det sägs också att dessa författningsbestämmelser inte är samordnade i förhållande till varandra och att avsaknaden av konsekvens utgör ett hinder för att miljöanpassa regleringen på transportområdet.

Rapporten tar under rubriken åtgärdsförslag upp möjliga författningsändringar, som skulle få vissa miljöeffekter genom att ett miljöansvar läggs på olika grupper. Exempelvis skulle ett ansvar kunna läggas på fordonsägaren, så till vida att bestämmelserna om fordons utformning och utrustning skulle ''miljöskärpas'' med avseende på tillåtna avgasutsläpp samordnade med skärpta regler för kontrollbesiktning. Vidare skulle bestämmelserna om fordons plats på vägen ändras så att personbilar med ett visst antal passagerare skulle tillåtas att föras i fil avsedd för busstrafik — kollektivtrafikfil; dvs. särskilda samåkningsfiler skulle inrättas. I rapporten framhålls att arbetsgivaren skulle kunna stimulera de anställda till ett önskat transportbeteende och att denne genom olika enkla åtgärder — smärre förmåner av olika slag — kunde ge incitament till t.ex. samåkning. Vidare pekas på att skattelagstiftningen innehåller en rad verksamma sådana påverkansinstrument. Som exempel nämns förmånsbeskattning av gratis parkering på arbetsplatsen. Vidare nämns möjligheten för kommunerna att påverka resandet genom att inrätta centralt belägna elbilsparkeringar. I fråga om biluthyrning resp. taxitrafik pekas på möjligheten att förbjuda uthyrning av personbilar i en viss miljöklass resp. ställa miljöklasskrav på fordon som används i taxitrafik.

Främst från miljösynpunkt är det, framhålls det i rapporten, angeläget att stimulera privatbilisterna att *samåka*. I en samåkningscentral skulle en förare kunna sammanföras med passagerare som skall åka åt samma håll och mot en avgift skulle passageraren få åka med till den plats han önskar. Avgiften skulle täcka dels ersättningen till bilägaren, dels den administrativa verksamheten vid centralen.

I rapporten föreslås också en utvidgning av det område som inte utgör yrkesmässig trafik. Enligt förslaget skulle yrkesmässig trafik inte anses föreligga vid transport av passagerare *i samband med förarens egen resa* om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton och eventuell ersättning för transporten inte överstiger ett belopp motsvarande den statliga milersättningen för resan.

I sammanhanget kan nämnas Trafik- och klimatkommittén (dir. 1993:40). Dess huvuduppgift var att föreslå åtgärder för att reducera utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser från transportsektorn. Kommittén fick senare ytterligare utredningsuppgifter inom trafik/miljöområdet, t.ex. beträffande kollektivtrafikens konkurrenskraft och sektorsspecifika miljömål för transportområdet. I sitt slutbetänkande Klimatförändringar i trafikpolitiken (SOU 1995:64) diskuterade kommittén bl.a. skattereglernas inverkan på transportbeteendet och konstaterade därvid att förändringar av reglernas konstruktion till viss del kan förväntas ändra transportbeteendet. Beträffande reseavdrag föreslog kommittén exempelvis att avdragsbeloppet för

resor inte skulle höjas när koldioxidskattehöjning sker, samt att det borde övervägas att göra reseavdragen oberoende av färdsätt (s. 254).

Kommunikationskommittén (dir. 1994:140) har i uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige, som skall utgöra ett underlag för ett nytt trafikpolitiskt beslut av regering och riksdag under våren 1998. Kommittén har i ett delbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26) presenterat alternativa inriktningar och ett förslag till inriktning av infrastrukturplaneringen för perioden 1998—2007. Kommittén anger att förslagen ger följande konsekvenser, nämligen betydande restidsvinster i vissa stråk, minskade utsläpp av luftföroreningar och koldioxid, minskade bullerproblem utmed statliga vägar, förbättrad trafiksäkerhet, utjämnade regionala obalanser samt förbättrade förutsättningar för näringslivet (s. 15 och 16).

## 5.4 Överväganden och förslag

Grundläggande för tillämpningen av det regelverk som rör de yrkesmässiga transporterna är avgränsningen av begreppet yrkesmässig trafik, som innebär att ett fordon jämte förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods. I vårt uppdrag ingår att överväga om avgränsningen av begreppet bör få en annan utformning och om tillämpningsområdet därvid bör göras vidare eller snävare.

Vi kan inledningsvis konstatera att tillämpningen inte bereder utövare och tillämpande myndigheter några särskilda svårigheter. Synpunkter har dock från en del håll har förts fram om att en anpassning till EG-reglerna bör ske. Man har vidare hänvisat till att vad som faller in under tillämpningsområdet varierar också mellan de enskilda medlemsländerna i EU, vilket ses som otillfredsställande inte minst från konkurrenssynpunkt. Som nämnts finns dock inte begreppet yrkesmässig trafik i EG:s regelverk, utan det är där fråga om ett visst slag av transporter kräver tillstånd eller ej. Exempelvis finns inom EG inte något krav på tillstånd för godstransporter under 3,5 ton.

Från branschhåll har vidare pekats på att regelskillnader finns i fråga om transporter som gäller bärgning eller bogsering av fordon. På andra håll i detta betänkande (se särskilt avsnitt 4.3) föreslår vi att en EG-anpassning som rör detaljreglering inte bör ske punktvis utan som ett led i ett långsiktigt arbete inom EU. Detta synsätt bör råda även beträffande den grundläggande frågan om vad som skall omfattas av lagstiftningen om yrkesmässig trafik och vilka transporter som skall kräva tillstånd resp. vilka som inte skall göra det. Vi föreslår således en samordnad handläggning, där de enskilda medlemsländernas

företrädare gemensamt inom arbetsgrupper under EU:s olika organ verkar för att ett enhetligt regelverk skapas även beträffande nu aktuella frågor.

Våra utredningsdirektiv tar särskilt upp frågan om tillämpningen av yrkestrafikförfattningarna ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv och möjligheterna att genom samåkning och andra åtgärder bättre än för närvarande utnyttja det privata åkandet och transporterna med privata fordon. Vi vill med anledning härav anföra följande.

Vid yrkesmässig trafik är det som nämnts fråga om att ställa transporttjänster — förare och fordon — till allmänhetens förfogande. Vidare krävs för att yrkesmässig trafik skall anses föreligga att transporterna tillhandahålls mot betalning. En resa som utförs utan vederlag kan därmed aldrig utgöra yrkesmässig trafik.

Såsom framgått ovan undantas i 3 § YTF en rad situationer från tillämpningen av lagstiftningen om yrkesmässig trafik. Utgångspunkten för våra överväganden i det följande är att en utvidgning av undantagen kan bedömas underlätta olika former av samåkning.

Vi vill först något beröra det ovan i promemorian Miljötänkande i trafikförfattningarna framförda förslaget att yrkesmässig trafik inte skulle anses föreligga vid transport av passagerare i samband med *förarens egen resa*, om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton och eventuell ersättning för transporten inte överstiger ett belopp motsvarande den statliga milersättningen för resan. Enligt förslaget skulle det således inte krävas att resan hade något samband med kontrahenternas arbetsplats eller skola utan målet för resan skulle vara helt fritt. Vissa fördelar skulle onekligen finnas med ett sådant förslag, sett ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Vi menar dock att gränsdragningsproblemen gentemot främst taxitrafiken skulle vara betydande. Bl.a. på grund därav uppkommer det, vilket också nämns i promemorian, problem beträffande kontrollmetoder i fråga om ersättningens storlek m.m. Vi är därför inte beredda att föreslå en sådan utvidgning.

En försiktig utvidgning av den nuvarande författningsbestämmelsen om undantag för att därigenom ytterligare stimulera samåkning kan dock diskuteras. Detta gäller punkt 1 i 3 § YTF varigenom undantas

a) transport av passagerare till eller från bilförarens egen arbetsplats, skola eller annan lokal för utbildning, om transporten sker med en bil med totalvikt av högst 3,5 ton, och

b) transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av sådan transportsträcka, om transporten utförs av förälder eller annan anhörig till någon av eleverna.

Under punkt 1 a) faller exempelvis sådana transporter som en lärare eller någon annan utför, t.ex. transport av närboende passagerare till

den gemensamma arbetsplatsen/skolan. Genom kravet i denna punkt på att transporterna skall ske till eller från just bilförarens egen arbetsplats etc. hindras samåkning som sker till arbetsplatser som ligger nära varandra och som också kan vara passagerares arbetsplats eller skola. Vi menar således att det bör vara utan betydelse om det är till förarens eller passagerarens arbetsplats/skola som transporten sker bara denna äger rum i samband med bilförarens egen färd till arbetsplats/skola etc. En sådan utvidgning skulle, såvitt vi kan bedöma, medföra vissa lättnader för den i realiteten vanligaste formen av samåkning utan att den inbjuder till missbruk. Vi föreslår därför att nuvarande bestämmelse ändras i enlighet härmed.

Under b) ställs som krav för undantag att transporten skall utföras av förälder eller annan anhörig till någon av eleverna. Med skolelever torde förstås studerande oavsett stadium eller nivå. Om skoleleven själv är förare faller transporten däremot in under a). Beträffande undantaget i punkt b) skulle en möjlig utvidgning i och för sig kunna vara att slopa kravet på samhörighet mellan bilföraren och någon av de transporterade eleverna. Enligt vår mening skulle dock möjligheterna till kontroll då minska drastiskt samtidigt som en sådan förändring kan förväntas snedvrida konkurrensen gentemot främst taxi (skolskjutsning). Därtill kommer att en sådan ordning skulle ställa sig tveksam från säkerhetssynpunkt, inte minst med hänsyn till de krav som bör ställas på förarens kompetens. Vi föreslår således inte någon ändring av punkt b).

En viktig faktor för att öka utrymmet för samåkning är om några skattemässiga fördelar kan komma samåkande till godo. Skattekonsekvenserna av samåkning enligt nu gällande regler kan beskrivas enligt följande. Avdrag för resor till och från arbetet medges enligt kommunalskattelagens (1928:370) regler under vissa förutsättningar (32 § anv. p. 3 c och 4). Om en person på sina dagliga resor till och från arbetsplatsen tar emot ersättning för medåkande föreligger i princip en skattepliktig inkomst av tjänst för mottagaren. Det tidigare (t.o.m. 1990 års taxering) tillämpade förfaringssättet att för den skattskyldige mottagaren minska hans avdrag med den ersättning som han fått — dock inte med mer än en fjärdedel för varje medåkande — gäller inte längre. Den skattskyldige har alltid rätt till avdrag med 13 kr per mil (vid 1996 års taxering; SFS 1993:1519). Vi kan alltså konstatera att en liten förbättring av de ekonomiska villkoren redan har genomförts för samåkande. För att uppmuntra samåkning skulle avdragsregeln kunna ytterligare förändras och ersättning tillåtas utan skattekonsekvens och utan en alltför stor kontrollapparat. Vidare bör påpekas att förutsättningarna för skatteuttag på drivmedel kan inverka på resbeteendet, liksom den skattemässiga behandlingen vid utnyttjande av

allmänna kommunikationer och kollektiva färdmedel. Vi vill i det här sammanhanget understryka att sådana förslag kommit från andra håll, exempelvis från de ovan nämnda kommittéerna.

När det gäller nu avhandlade och andra skattemässiga frågeställningar vill vi framhålla skattereglernas stora betydelse i sammanhanget. Sådana överväganden ligger emellertid utanför vårt uppdrag. Vi har dock velat peka på några möjligheter att uppnå en viss effekt.

I vårt uppdrag ingår att överväga om en organiserad form av samåkning utan krav på trafiktillstånd genom etablering av samåkningscentraler bör underlättas. Själva begreppet samåkningscentral har inte någon klar definition. Vi menar dock att redan själva organisationsformen skulle medföra att transporterna betraktas som yrkesmässiga. Sådan organiserad samåkning skulle enligt vår mening närmast vara att likställa med verksamheten i en beställningscentral för taxitrafik eller en lastbilscentral för godstrafik i de fall sådana centraler själva bedriver yrkesmässig trafik. Därmed skulle de komma att regleras av YTL m.fl. författningar på området, om de inte uttryckligen undantas.

Om undantag aktualiseras uppstår betydande definitions- och gränsdragningsproblem. Därtill kommer svårigheten att beträffande sådan verksamhet reglera ansvarsfördelningen vid en olycka eller skada, försäkringsfrågor m.m. Det skulle också kunna uppkomma svåra gränsdragningsproblem när det gäller exempelvis förarnas säkerhet, frågor om vem som får etablera sig samt frågor om förarkompetens.

Hänsyn bör vidare tas till konkurrensaspekten gentemot bl.a. den kollektiva trafiken. Härvid är att märka att kommunernas stora engagemang i kollektivtrafiken rimligen bör verka återhållande på deras intresse av att i egen regi organisera samåkning eller att underlätta anordnandet av sådan i annans regi. Det kan i detta sammanhang också nämnas att de expressbussnät och andra kollektiva transportformer, som alltmer byggs ut till och från de större städerna i en region för arbetspendling, i stort sett tjänar samma syfte som de tidigare försöken med samåkning i olika former, såsom gemensamägda bilar, byabuss m.m.

De ovan beskrivna försöksverksamheterna med olika former av samåkning ligger ett antal år tillbaka i tiden. Såvitt vi har kunnat förstå har undersökningsresultaten inte lett till att samåkning i organiserade former utvecklats eller därefter bedrivits i någon större skala. Detta måste i sig anses vara omständigheter som talar för att det föreligger svårigheter att utveckla projekt av detta slag. Flera av försöken visar också att medverkan av arbetsgivaren nästan är en förutsättning för att uppnå avsedda effekter. Detta medför att verksamheten inte får något genomslag i de fall där potentiella

samåkande har olika arbetsgivare eller mindre arbetsgivare. Inte minst försöksverksamhet inom området för samordning av färdtjänst- och sjukresor i det allmännas regi visar att en relativt kvalificerad organisation för verksamheten krävs.

Av det ovan sagda drar vi slutsatsen att det för att uppnå de miljömässigt avsedda effekterna inom transportområdet krävs lättnader främst i annan lagstiftning än den som avser yrkesmässig trafik. Inte minst bör arbetsgivare uppmuntras att ta initiativ till att tillhandahålla andra alternativ vid resor till och från arbetsplatsen för att minska privatbilism och ensamåkande i bilar. Därtill bör det ske ett långsiktigt arbete med att förändra attityder och resmönster hos allmänheten. Det är främst sådana ansträngningar som kan förväntas ge den avsedda effekten.

Vi menar *sammanfattningsvis* att det i de författningar som reglerar den yrkesmässiga trafiken inte är möjligt, eller ens önskvärt, att ytterligare reglera institutet samåkning. Såsom vi har förordat i det föregående får i lagstiftningen på främst skatteområdet — om det anses påkallat — beredas möjlighet att underlätta samåkning. Någon ytterligare anpassning av regelverket för yrkestrafiksektorn bör således inte ske.

Däremot föreslår vi såsom framgått ovan några mindre ändringar i fråga om de i YTF reglerade undantagen från yrkesmässig trafik. Således förordar vi att punkt a) i nuvarande 3 § YTF ändras så att yrkesmässig trafik inte skall anses föreligga vid transport med personbil av passagerare till eller från bilförarens *eller passagerarens* arbetsplats, skola eller annan lokal för utbildning i samband med bilförarens egen färd till arbetsplats eller sådan lokal.

Regeringen har enligt bestämmelserna i nuvarande YTL ett bemyndigande att medge undantag från lagens tillämpningsområde. Regeringen får också utfärda ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Bestämmelserna om undantag från vad som är att anse som yrkesmässig trafik bör även fortsättningsvis ha sin plats i förordning.

### *Några ytterligare påpekanden*

Beträffande övriga undantag i nuvarande 3 § YTF vill vi göra några korta anmärkningar.

Punkt 3, som undantar transport av döda, får naturligen anses omfatta även transport av blomstergärd i samband med begravningsarrangemang.

I punkt 4 undantas från området för yrkesmässig trafik transport av snö, is och sand i samband med snöröjning. Lydelsen bör kunna förtydligas så att undantaget omfattar även transporter av vägsalt, flis eller andra moderna halkbekämpningsmedel, som efter hand kan komma i användning vid snöröjningsarbete.

I punkten 5 undantas transporter som endast avser renhållning. I renhållningslagen (1979:596) avses med hushållsavfall avfall och orenlighet som härrör från hushåll och därmed jämförligt avfall. Vissa tillståndsmyndigheter tillämpar begreppet renhållning i betydelsen ''den renhållning som kommunen är skyldig att tillhandahålla''. Enligt motiven till 1 § andra stycket renhållningslagen (prop. 1978/79:205 s. 21 f.) saknar det betydelse för definitionen av begreppet avfall om detta återanvänds i ett senare led eller ej. Det saknas enligt vår mening skäl att bedöma undantaget för nu aktuella transporter på annat sätt än vad som enligt det nyssnämnda tycks tillämpas redan i dag. Det innebär att den renhållning som kommunen är skyldig att tillhandahålla — oavsett om det är fråga om att transportera avfall för förstöring eller för återanvändning — inte anses som yrkesmässig trafik. Ifrågavarande punkt föreslås justerad i enlighet med det nu sagda.

Punkten 6 undantar transport som endast gäller bärgning eller bogsering av fordon med bilar som är särskilt inrättade för sådana ändamål. Vi har under utredningsarbetet blivit uppmärksammade på att överträdelser av tillståndskravet förekommer i samband med transporter som till synes utförs som bärgning eller bogsering. Vi anser därför att undantag inte bör göras för andra transporter än sådana som avser bärgning när det andra fordonet är funktionsodugligt.

# 6 Konkurrensfrågor — offentliga subjekts rätt att bedriva yrkesmässig trafik

Utredningens bedömningar och förslag: Offentliga subjekt bör ha rätt att utöva yrkesmässig trafik på samma villkor som privata rättssubjekt. En grundläggande förutsättning härför bör dock vara att verksamheten även från konkurrenssynpunkt bedrivs enligt samma förutsättningar som gäller för enskilda. Även ett offentligt subjekt bör då omfattas av yrkestrafikförfattningarnas bestämmelser om prövning i olika avseenden.

Offentliga subjekts verksamhet bör från kommunalrättslig resp. konkurrensrättslig synpunkt regleras i lagstiftningen på dessa områden. Det är viktigt att tillsynsmyndigheten och andra myndigheter, som i sin verksamhet kommer i kontakt med yrkesmässig trafik, noga bevakar konkurrensförutsättningarna. Tillsynsmyndigheternas uppgift att verka för lika konkurrensvillkor inom yrkestrafiken bör komma till uttryck i lagstiftningen.

## 6.1 Utredningens uppdrag

I vårt uppdrag ingår att utreda vilken reglering som bör gälla för myndigheter i yrkestrafiksammanhang, t.ex. vid erbjudande av transporttjänster till andra förvaltningar och på den öppna marknaden inom de verksamheter där de har överkapacitet. Vi skall också jämföra omfattningen av offentliga resp. privata subjekts verksamhet inom yrkestrafikområdet och överväga om det behövs några författningsändringar för att de olika subjekten skall likställas i yrkestrafikhänseende.

## 6.2 Allmänt

Med offentliga subjekt avses stat, kommuner och landsting. Offentliga subjekt är egna juridiska personer och kan som sådana sluta avtal och ikläda sig skyldigheter m.m. Olika offentliga organ bedriver verksamhet på transportmarknaden inom området för yrkesmässig trafik.

Kommuners och landstings verksamhet regleras i kommunallagen (1991:900), KL. I enlighet med den s.k. lokaliseringsprincipen anges där (2 kap. 1 §) att den kommunala verksamheten i huvudsak är begränsad till det egna geografiska området eller de egna medlemmarna. Kommuner och landsting får således själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan.

Vidare får kommuner och landsting ägna sig åt näringsverksamhet, om denna drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna i kommunen eller landstinget (2 kap. 7 §). De får också genomföra åtgärder för att allmänt främja näringslivet i kommunen eller landstinget men individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare får lämnas bara om det finns synnerliga skäl för det (2 kap. 8 §).

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall det, för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning, i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Huvudman är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget huvudman och i Gotlands län kommunen. Se vidare härom avsnitt 7.

Antalet kommunala företag har ökat kraftigt sedan början av 1980-talet. Det finns, enligt Konkurrensverkets uppgifter, för närvaramde ca 1 500 kommunalt ägda bolag i Sverige. Från bl.a. åkeribranschens sida har invändningar rests mot den ökande näringsverksamheten i främst kommunal regi. Till Svenska kommunförbundet har kommit krav på att kommunerna skall avstå från transportverksamhet som strider mot kommunallagen — främst lokaliseringsprincipen, dvs. den verksamhet som bedrivs utanför den egna kommunens gränser.

Enligt VV:s statistik fanns i yrkestrafikregistret år 1995 registrerat 116 tillstånd med offentliga subjekt som tillståndshavare. Antalet subjekt är dock i realiteten färre — exempelvis kan en kommun ha flera tillstånd. Av de befintliga tillstånden avsåg 47 tillstånd till godstrafik, 17 taxitrafik, 36 busstrafik, 7 linjetrafik och 9 biluthyrning. Exempelvis SJ har ett större antal trafiktillstånd, liksom även vissa militära myndigheter. Militära fordon är inte registrerade i bilregistret. De är också undantagna från kravet på yrkestrafikmärke; jämför 1 § förordningen (1975:885) om utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik.

De olika tillståndsmyndigheterna har skilda uppfattningar i fråga om den rättsliga grunden för offentliga organ att över huvud taget bedriva

yrkesmässig trafik. Som exempel kan nämnas att en länsstyrelse avvisade en kommuns ansökan om tillstånd till godstrafik med motiveringen att en kommun enligt 2 kap. 7 § KL saknar laglig rätt att driva sådan åkeriverksamhet som avses i YTL. Andra länsstyrelser ger tillstånd till olika offentliga organ att utföra vissa transporttjänster, som klassas som yrkesmässig trafik. Någon länsstyrelse kontrollerar därvid särskilt att det finns ett kommunalt beslut om att bedriva verksamheten.

## 6.3 Konkurrensregler

Marknadsekonomin bygger på att det mellan företagen finns konkurrens som stimulerar till en bättre användning av samhällets resurser. Konkurrensen är dock otillräcklig inom viktiga delar av den svenska ekonomin. Det krävs därför regler som avhåller olika aktörer från ett konkurrensbegränsande samarbete och från att missbruka sin marknadsmakt.

I prop. 1992/93:56 Ny konkurrenslagstiftning slog regeringen bl.a. fast att avreglering är viktig för att samhällets resurser skall kunna användas effektivt. Konkurrens mellan flera marknadsaktörer liksom trycket på befintliga företag från potentiella konkurrenter är enligt regeringen grundläggande för ett effektivt resursutnyttjande. Ett svagt konkurrenstryck ger negativa effekter på samhällsekonomin. När konkurrensen inte fungerar uppstår effektivitetsförluster för hela samhället (s. 5).

I budgetprop. 1994/95:100 bil. 13 (s. 5) uttalade regeringen bl.a. att en effektiv konkurrenslagstiftning och en väl fungerande konkurrenstillsyn, tillsammans med olika insatser för avreglering och regelöversyn, utgör viktiga inslag i det effektivitetsfrämjande arbetet samt att en effektiv bekämpning av den ekonomiska brottsligheten är viktig för en sund konkurrens på lika villkor. Vidare pekade regeringen på att det under år 1994 infördes nya bestämmelser som gör det möjligt att motverka konkurrenssnedvridande förfaranden i samband med offentlig upphandling.

### *Konkurrenslagen*

Konkurrenslagen (1993:20) innehåller förbud mot konkurrensbegränsande samarbete (6 §) och mot missbruk av dominerande ställning (19 §). Förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete mellan företag gäller sådant samarbete som har till syfte att hindra, begränsa eller

snedvrida konkurrensen på ett märkbart sätt eller som ger ett sådant resultat. Det andra förbudet avser varje missbruk från ett eller flera företags sida av en dominerande ställning på marknaden. Samarbete mellan små och medelstora företag kan emellertid ha positiva effekter som väger över nackdelarna för konkurrensen. Det finns därför en rad undantag från dessa förbud. Vidare finns det en möjlighet att efter ansökan hos Konkurrensverket få en förklaring om att ett avtal eller förfarande inte omfattas av förbuden, ett s.k. icke-ingripandebesked (20 §).

Konkurrensverket får enligt 8 § i det enskilda fallet besluta om undantag från förbudet i 6 § för ett avtal som

1. bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande,
2. tillförsäkrar konsumenterna en skälig andel av en vinst som därigenom uppnås,
3. bara ålägger de berörda företagen begränsningar som är nödvändiga för att uppnå målet i 1, och
4. inte ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga.

Regeringen har beslutat om generella undantag för vissa kategorier av avtal genom nio s.k. gruppundantag. Huruvida ett avtal omfattas av ett gruppundantag och därmed är undantaget från förbudet i 6 § får företagen avgöra själva och på egen risk (17 §).

Konkurrensverket får ålägga ett företag att vid vite upphöra med överträdelser av förbuden enligt 6 eller 19 §. Vidare finns det regler om en s.k. konkurrensskadeavgift för den som överträder förbuden (26 § ff.). Avtal som omfattas av förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete är civilrättsligt ogiltiga (7 §). Ett företag som bryter mot ett förbud enligt lagen kan också få betala skadestånd till den som drabbas.

*Förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete* (6 §) träffar bl.a. avtal mellan transportföretag. Lagens konstruktion gör dock att begränsningen skall ha någon märkbar påverkan, dvs. någon ekonomisk betydelse. I förarbetena till konkurrenslagen (prop. 1992/93:56 s. 73) uttalade regeringen, att samarbete mellan mindre eller medelstora företag där avtalsprodukterna omfattar en mindre del av den relevanta marknaden — omkring tio procent — normalt torde sakna betydelse för konkurrensen. För åkeribranschen har Konkurrensverket gett ut allmänna råd om verkets bedömning av viss samverkan mellan små och medelstora lastbils- eller taxiåkerier som inte omfattas av förbudet i 6 § konkurrenslagen, s.k. bagatellundantag (KKVFS 1993:6), se vidare avsnitt 12.6 nedan.

Förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete har även kommit att diskuteras beträffande de s.k. beställningscentralerna inom taxi. Dessa drivs ofta i aktiebolagsform, där delägarna är ett antal mindre företag. När frågan skall prövas är det den enskilde taxiägaren som utgör ett företag.

I ett fall uppkom fråga om verksamheten i Taxi Stockholm (Taxi Trafikförening, TTF) utgjorde konkurrensbegränsande samarbete. TTF är en beställningscentral för taxitransporter, där medlemmarna bedriver näring som taxitransportörer på grundval av föreningens stadgar och ett transportöravtal. Föreningen och dess medlemmar anmälde samarbetet för undantag enligt 8 § konkurrenslagen. Konkurrensverkets beslut att meddela undantag förenat med vissa villkor överklagades till Stockholms tingsrätt. Denna uppskattade den sannolika marknadsandelen till i vart fall 35 procent och ansåg att den var alltför hög för att kravet enligt 8 § fjärde punkten konkurrenslagen skulle kunna anses uppfyllt. Domstolen konstaterade därvid att EG-kommissionen brukar godta en marknadsandel för de samverkande på högst 25 procent. Samtliga krav enligt 8 § måste vara uppfyllda för att undantag skall kunna beviljas. Enligt tingsrättens bedömning brast det beträffande i vart fall kravet att konkurrensen inte får sättas ur spel för en väsentlig del av marknaden. Konkurrensverkets beslut om undantag och de därmed förenade villkoren för anmäld samverkan avseende taxiverksamhet genom förening med gemensam beställningscentral i TTF undanröjdes därför. Tingsrättens beslut överklagades till Marknadsdomstolen. Denna konstaterade att samarbetet mellan de enskilda åkarna i TTF omfattas av förbudet i 6 § konkurrenslagen. Domstolen fortsatte:

> I ärendet är inte klarlagt hur stor den totala omsättningen är på den relevanta marknaden. Det saknas sålunda erforderligt underlag för att på ett tillförlitligt sätt beräkna TTF:s marknadsandel. Utredningen i ärendet ger dock anledning att anta att marknadsandelen inte avviker från vad Konkurrensverket — och även tingsrätten — funnit, dvs. omkring 35 procent. Emellertid har det klarlagts att det råder en hård konkurrens på den aktuella marknaden. Detta förhållande har inte hindrats av den samverkan inom TTF som nu prövas. Mot denna bakgrund finner Marknadsdomstolen inte skäl att i fråga om konkurrenssituationen göra någon annan bedömning än den Konkurrensverket gjort. Även villkoret i 8 § 4 får sålunda anses vara uppfyllt.

Konkurrensverkets beslut om undantag och därmed förenade villkor fastställdes därför av Marknadsdomstolen (beslut den 22 februari

1996, dnr A 3/95). — Beträffande beställningscentraler se vidare avsnitt 9.4.

Ett annat exempel där en liknande fråga har prövats är företaget Jämtfrakt AB med 132 enskilda åkerier som delägare. Jämtfrakts andel av antalet aktiva lastbilar i yrkesmässig trafik i Jämtlands län var vid tiden för prövningen 28 procent. Konkurrensverket uttalade att samverkan inom Jämtfrakt visserligen påverkar konkurrensen på ett märkbart sätt men att samverkan också medför klara fördelar som kommer kunderna till godo och överväger nackdelarna; bl.a. är det positivt från effektivitets- och rationaliseringssynpunkt. Konkurrensverket beviljade därför undantag för samarbetet.

Vid *missbruk av dominerande ställning* (19 § konkurrenslagen) riktar sig förbudet mot åtgärder som företag med dominerande marknadsställning vidtar mot andra företag. Att ha en dominerande ställning är således i sig inte förbjudet. Vad som förbjuds är missbruk av denna ställning i den meningen att ställningen utnyttjas på ett sätt som skadar konkurrensen. Missbruk av dominerande ställning kan förekomma när flera trafikutövare i någon samarbetsform, t.ex. i sina stadgar eller på annat sätt, slår vakt om sin dominerande ställning. När det gäller detta förbud finns det inte någon möjlighet att bevilja undantag.

### *Konkurrensförordningen*

Konkurrensförordningen (1993:173) innehåller verkställighetsföreskrifter till konkurrenslagen och föreskrifter om länsstyrelsernas uppgifter på konkurrensområdet. Länsstyrelserna skall enligt förordningen i länet verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet till nytta för konsumenterna och därvid

1. informera om konkurrensfrågor,
2. uppmärksamma Konkurrensverket på förhållanden som tyder på överträdelser av konkurrensbestämmelserna,
3. uppmärksamma regleringar som hindrar en effektiv konkurrens,
4. lämna förslag till och, efter samråd med Konkurrensverket, följa upp avregleringsåtgärder,
5. uppmärksamma olika typer av hinder för en effektiv konkurrens i offentlig förvaltning och lämna förslag till åtgärder för att undanröja dessa, samt
6. verka för att konkurrensaspekter beaktas hos länsstyrelsen och i regionala och lokala organ (4 § i förordningen).

I nu nämnda uppgifter inbegrips att länsstyrelserna fortlöpande skall uppmärksamma omständigheter som tyder på överträdelser av konkurrensförhållandena inom den yrkesmässiga trafiken.

*Lagen om offentlig upphandling*

I anslutning till konkurrensrätten bör också nämnas lagen (1992:1528) om offentlig upphandling, LOU, som är det övergripande regelverket för offentlig upphandling. En huvudregel i lagen är att konkurrensmöjligheterna på marknaden skall utnyttjas och att upphandlingen skall vara affärsmässig och genomföras utan ovidkommande hänsyn. Lagen gäller enligt 2 § vid upphandling som görs av staten, kommuner, landsting, kyrkliga kommuner och statliga, kommunala och andra myndigheter, beslutande församlingar i kommuner, landsting och kyrkliga kommuner samt vissa bolag, föreningar, samfälligheter och stiftelser som har inrättats för att fullgöra uppgifter i det allmännas intresse och inte har en industriell eller kommersiell karaktär.

Numera låter kommuner och landsting alltmer egna förvaltningar genom anbudstävlan konkurrera med privata företag om att utföra tjänster, t.ex. kollektivtrafik. Syftet är att effektivisera den egna verksamheten och att minska kostnaderna. Kommunalt köp från egen förvaltning är en ekonomisk transaktion inom samma juridiska person, vilket inte är en upphandling i lagens mening, eftersom LOU omfattar köp mellan två juridiska personer. Företag som efter en anbudstävlan förfördelats i förhållande till kommunens/landstingets egen förvaltning har därför mycket små möjligheter att få rättelse med stöd av LOU. Med hänsyn härtill har en arbetsgrupp inom regeringskansliet föreslagit ett tillägg i LOU (Ds 1994:83). Förslaget innebär att om en offentlig förvaltning vinner en anbudstävlan om den egna verksamheten, trots att man inte har lämnat det förmånligaste budet, skall förfarandet kunna prövas utifrån LOU:s regler om affärsmässighet.

*Vissa utredningar m.m.*

Konkurrenskommittén föreslog i sitt betänkande Konkurrens inom den kommunala sektorn (SOU 1991:104) att kommuner och landsting skulle tillåtas bedriva uppdragsverksamhet i andra kommuner och landsting under förutsättning att motsvarande verksamhet upphandlats i konkurrens i den egna kommunen/landstinget.

Vidare uttalade Lokaldemokratikommittén i betänkandet Kommunal uppdragsverksamhet (SOU 1992:128) att kommuner och landsting

under en treårig försöksperiod utan hinder av den kommunala lokaliseringsprincipen skulle ges rätten att sälja sina tjänster både till varandra och på den öppna marknaden. I prop. 1993/94:188 Lokal demokrati aviserade regeringen att frågan skulle beredas vidare.

Civildepartementet beslutade därefter den 1 juli 1994 att inrätta en arbetsgrupp med uppgift att utreda förutsättningarna för kommuner och landsting att dels bedriva uppdragsverksamhet åt varandra, dels använda varandras personal för handläggning av uppgifter i första hand när det gäller myndighetsutövning mot enskild. Gruppens arbete resulterade i departementspromemorian Kommunal uppdragsverksamhet och kommunal samverkan om myndighetsutövning (Ds 1995:13).

Arbetsgruppen ansåg att det i nuläget inte finns skäl att föreslå någon generell vidgning av den kommunala kompetensen. Bedömningen var att behovet av vidgade möjligheter att bedriva uppdragsverksamhet för närvarande är störst inom kollektivtrafikområdet. Där finns i dag de bästa förutsättningarna för att de kommunala aktörerna skall kunna bidra till en fortsatt fungerande konkurrens och det är där ett påtagligt samhällsintresse att konkurrensen inom kollektivtrafikområdet inte försvagas. Gruppen föreslog därför att kommuner och landsting skall få bedriva kollektivtrafik utanför sina geografiska områden och anförde följande (s. 8).

> Regleringen såvitt avser kollektivtrafiken tas in i en lag om rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom kollektivtrafiken. Vi föreslår också att det skall ställas ett antal villkor på det kommunala bolaget för att detta skall få bedriva uppdragsverksamhet. Dessa är att uppdragsverksamheten skall drivas av ett kommunalt aktiebolag på affärsmässiga grunder och att verksamheten skall särredovisas. Vidare får en kommun eller ett landsting inte stödja uppdragsverksamheten. Syftet är att ge de kommunala och de privata aktörerna lika konkurrensvillkor.

Promemorian har remissbehandlats samt även varit föremål för en hearing med deltagande av några av remissinstanserna. Bl.a. Konkurrensverket avvisade vid remissbehandlingen förslaget att de kommunala trafikföretagen skulle få agera fritt på marknaden i konkurrens med privata företag och framhöll att risken är stor att konkurrensen snedvrids med stöd av skattemedel, vilket kan leda till samhällsekonomiska förluster.

På grundval av promemorian föreslår regeringen i prop. 1995/96:167 Kommunal uppdragsverksamhet avseende kollektivtrafik m.m. en lag om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i

lagen (1985:449) om rätt att bedriva linjetrafik, LRL (betr. den lagen se avsnitt 7). Förslaget innebär en utvidgning av den kommunala kompetensen inom kollektivtrafiken. För att få bedriva uppdragsverksamhet i en annan kommun eller i ett annat landsting ställs upp ett antal villkor i syfte att ge de kommunala och privata aktörerna lika konkurrensvillkor. Det gäller bl.a. att uppdragsverksamheten skall bedrivas på affärsmässiga grunder, konstnadskalkyleras och särredovisas. Borgens- och övriga ansvarsförbindelser som kommunen eller landstinget ingått för bolaget skall också redovisats. Vidare föreslås regler om förbud för kommuner och landsting att ge konkurrensbegränsande stöd till bolagen eller i övrigt tillämpa annat konkurrensbegränsande förfarande (s. 28 f.).

I syfte att lösa vissa konkurrensfrågor som rör offentliga aktörer tillsattes Underprissättningsutredningen (dir. 1994:72) med uppdrag att kartlägga och vid behov föreslå åtgärder för att motverka de konkurrensproblem som kan följa av att offentlig näringsverksamhet underprissätts eller att privat näringsverksamhet subventioneras med skattemedel genom offentliga stödåtgärder. Utredningen konstaterade i betänkandet Konkurrens i balans, åtgärder för ökad konkurrensneutralitet vid offentlig prissättning m.m. (SOU 1995:105) att offentlig näringsverksamhet som bedrivs i gränslandet mellan den offentliga och privata sektorn kan skapa konkurrensproblem av principiell och samhällsekonomisk betydelse. Utredningen uttalade därför att det, när offentliga huvudmän bedriver näringsverksamhet i konkurrens med privata företag, skall finnas bindande regler med en effektiv tillsyn och ett sanktionssystem (s. 11).

Utredningen lämnade bl.a. följande förslag till åtgärder, nämligen
— att det införs en lag om konkurrensneutralitet vid offentlig prissättning med krav på *att* offentlig näringsverksamhet under vissa förutsättningar skall redovisas skild från annan verksamhet, *att* priset baseras på en kostnadskalkyl och *att* prissättningen inte får medföra en från allmän synpunkt otillbörlig prissättning,
— att kommunallagen ses över i syfte att precisera under vilka förutsättningar som kommuner och landsting får driva näringsverksamhet på konkurrensmarknader och att möjligheterna stärks att rättsligt pröva om sådan verksamhet är kompetensenlig.

På uppdrag av Underprissättningsutredningen tog Konkurrensverket fram rapporten ”Skattesubventioner, underprissättning och konkurrens, Vad krävs för ökad konkurrensneutralitet?” Denna redovisas i utredningens betänkande (s. 411) med förslag i följande punkter:
— Klargör gränserna bättre för vilka slag av näringsverksamheter som kan bedrivas av statliga myndigheter, kommuner och landsting på konkurrensmarknader. En inriktning bör vara att dessa offentliga

aktörer inte skall bedriva näringsverksamhet på sådana varu- och tjänsteområden där det finns en fungerande konkurrens.
— Inför kraftfulla regler för offentlig verksamhet som bedrivs på konkurrensmarknader med innebörd att det inte får ges direkta skattebidrag eller olika former av indirekta subventioner (kommunal borgen, förmånliga hyresvillkor etc.) som snedvrider konkurrensen.
— Utvidga nuvarande möjligheter enligt kommunallagen att överklaga ett kommunalt beslut till samtliga berörda företag när beslutet avser att kommunala enheter skall driva näringsverksamhet på en konkurrensmarknad eller att stöd skall ges till ett enskilt företag.
— Genomför förslaget (Ds 1994:83) om s.k. avbruten anbudstävling och prövning enligt LOU. Komplettera även LOU så att det klart framgår vad som gäller vid förlängning av avtal mellan offentlig aktör och enhet inom dennes ägarsfär eller annan juridisk person.

Betänkandet remissbehandlas för närvarande.

*EG-regler på konkurrensområdet*

EG:s konkurrensregler gäller som svensk lag och utgör förebild för den svenska konkurrenslagstiftningen. EG-reglerna kan tillämpas på konkurrensbegränsningar i Sverige, om handeln mellan Sverige och ett annat EU-land kan påverkas. Om en konkurrensbegränsning uteslutande har effekter på handeln inom landet, är det däremot den svenska konkurrenslagen som tillämpas. EG:s konkurrensregler innehåller två grundläggande förbud — ett mot konkurrensbegränsande avtal och ett mot missbruk av dominerande ställning. Det finns också regler om kontroll av företagskoncentrationer. Inom EU regleras konkurrensrätten på yrkestrafikområdet närmast av rådets förordning (EEG) nr 1017/68 av den 19 juli 1968 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar.

## 6.4 Sambruksfrågor

Sambruk är en idé om ett effektivare resursutnyttjande inom den offentliga sektorn. Tanken är att staten, kommunerna och landstingen gemensamt skall utnyttja sina resurser för att åstadkomma både billigare och bättre service åt medborgarna. Därvid anläggs ett geografiskt perspektiv i stället för en sektorssyn på den offentliga sektorns resurser. Ortens behov och förutsättningar sätts före de sektorsinriktade intressena.

I en rapport från Statskontoret, Sambruk i offentlig verksamhet — slutrapport (Stkt 1991:23) presenterades det s.k. sambruksprojektet, som drevs av Försvarets rationalitetsinstitut och som hade sin bakgrund i ett försöksprojekt med sambruk av resurser mellan fredsförband, kommuner och landsting. Projektet visade på goda resultat inom flera områden. Det framfördes önskemål om att sambruk borde prövas på flera orter och att även den civila statsförvaltningen skulle få delta. Stat-kommunberedningen inom Civildepartementet föreslog i en skrivelse till regeringen att ett nytt projekt skulle startas som omfattade hela den offentliga sektorn.

En sammanfattning av resultaten av projektet visade att för de 14 kommuner som från början ingick i försöksverksamheten beräknades den totala kostnadsminskningen av sambruk för år 1990 till ca 62 milj. kr. De stora kostnadsminskningarna gjordes inom upphandling, utbildning, kontorsrationalisering, transporter samt hälso- och sjukvård, varav transporter stod för 15—20 procent av den totala kostnadsminskningen. Dessutom uppnåddes i många fall såväl kvalitets- som kvantitetsförbättringar.

I rapporten Sambruk i offentlig sektor — effekter på konkurrens och effektivitet (juni 1994) behandlade Konkurrensverket principen om sambruk i offentlig verksamhet och de övergripande frågeställningarna från konkurrenssynpunkt. Verket förde fram förslag till åtgärder för att komma till rätta med och undvika att sambruk skall leda till negativa effekter på marknadens funktionssätt.

Verket konstaterar att en rad olika myndigheter och offentliga organ med hänvisning till sambruk erbjuder tjänster i konkurrens med privata företag inom de verksamheter där de har överkapacitet. Eftersom tjänsterna oftast är skattesubventionerade kommer konkurrensen på marknaden att snedvridas. Verket framhåller att sambruk är särskilt vanligt inom det svenska försvaret, t.ex. transportverksamhet. Det har visat sig att sambruk används som en förevändning för att skaffa nya resurser som primärt avser civil verksamhet, t.ex. helikoptrar för sjuktransporter till sjukvårdshuvudmännen eller bussar för kommunal skolskjutsverksamhet.

Konkurrensverket anser att det knappast kan anses ligga inom statliga och kommunala myndigheters uppgifter eller kompetensområden att mot ersättning erbjuda sådana tjänster som kan köpas på fungerande konkurrensmarknader och menar också att förfarandet kan strida mot konkurrenslagstiftningen. Detta förutsätter dock normalt att myndigheten eller det offentliga organet har en dominerande ställning på den relevanta marknaden, vilken situation verket ännu inte haft att bedöma. Sambruk skulle också kunna komma i konflikt med LOU,

som bl.a. föreskriver att upphandling i normalfallet skall ske med utnyttjande av konkurrens.

För att avgränsa tillämpningen av sambruk på så sätt att de positiva verkningarna av sambruk kan lyftas fram utan att konkurrensen på marknaden onödigt hämmas eller störs, föreslår Konkurrensverket i rapporten följande. — En klar definition av vad som anses med sambruk skall formuleras. Syftet med sambruk skall anges och tydliga gränser för när sambruk får tillämpas måste ställas upp t.ex. att det får förekomma endast vid tillfälligt kapacitetsöverskott och endast mellan myndigheter. Krav skall också ställas på särredovisning av sambruksverksamhet (s. 5 och 6).

*Särskilt om militära transporter*

Kravet på tillstånd till yrkesmässig trafik gäller även för offentliga organ. Däremot finns det inte något krav på att det skall finnas en trafikansvarig. Förutsättningarna för försvaret att utföra busstransporter utanför det militära området regleras i förordningen (1986:1111) om militär medverkan i civil verksamhet. Enligt den förordningen får försvarsmaktens myndigheter utföra sådana transporter, om verksamheten kan inordnas som ett led i en utbildning som bedrivs vid myndigheten eller som främjar staten eller annat allmänt samhällsintresse. Myndigheterna får också hyra ut fordon om det kan ske utan olägenhet. När det är fråga om upplåtelser till andra än myndigheter krävs det att åtgärden skall främja försvarsmakten eller ett allmänt samhällsintresse eller att det annars finns särskilda skäl. Myndigheterna får ta ut avgifter för sin medverkan.

Militära fordon är undantagna från kravet på registrering i bilregistret. Detta medför i sin tur att de militära fordonen inte är skyldiga att betala fordonsskatt eller dieseloljeskatt. Enligt militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) får en buss som brukas av försvarsmakten föras av den som fyllt 18 år samt har körkort med behörigheten B och militärt förarbevis för fordonsslaget. Enligt körkortslagen är minimiåldern numera 21 år för behörighet att föra buss (D-behörighet).

Svenska Bussbranschens Riksförbund riktade i en skrivelse den 2 september 1993 till regeringen invändningar mot försvarsmaktens verksamhet på bussmarknaden. Man kritiserade att försvaret verkar på den fria marknaden utan att behöva följa dennas villkor. Förbundet framhöll också att sambruk har stor betydelse på vissa mindre orter. Detta gäller t.ex. regementsorterna Boden och Skövde, där ortens egna

små bussbolag är mycket konkurrensutsatta och en betydande snedvridning av konkurrensen riskeras.

De framförda invändningarna låg inom ramen för en kommande utredning om fredstida utnyttjande för civila ändamål av resurser avsedda för försvarsändamål (dir. 1994:61). Denna utredning har lämnat ett delbetänkande, Civilt bruk av försvarets resurser — regelverk, erfarenheter, helikoptrar (SOU 1995:29). Utredningen konstaterar att ett ökat bruk av försvarsmaktens resurser kan vara ett sätt att ta till vara de offentligt ägda resurserna på ett mer effektivt sätt. Samtidigt har ett sådant bruk ibland stött på ett visst motstånd, främst grundat på farhågor för att konkurrensförhållandet för de privata aktörerna skulle snedvridas. Huvudproblemet finns enligt utredningen att söka i motsatsförhållandet mellan att dels på ett effektivt sätt använda försvarsmaktens resurser även i fredssamhället, dels följa intentionerna i lagar om konkurrens, offentlig upphandling och statsstöd, där förutsättningarna också påverkas av Sveriges inträde i EU (s. 9). Betänkandet har remissbehandlats.

Överbefälhavaren har därefter den 19 mars 1996, mot bakgrund av den kritik som riktats mot Försvarsmakten om osund konkurrens, beslutat om ett upphörande av själva begreppet sambruk som form för militär medverkan i civil verksamhet. I beslutet slår ÖB fast att begreppet sambruk inte kan tillmätas någon egen rättslig betydelse.

## 6.5 Överväganden och förslag

Vårt uppdrag innebär att vi skall överväga vilken reglering som bör gälla för offentliga organ i yrkestrafiksammanhang, t.ex. när myndigheter erbjuder transporttjänster till andra förvaltningar och på den öppna marknaden inom de verksamheter där de har överkapacitet. Den avgörande frågan är härvid om offentliga och privata subjekt skall likställas i yrkestrafiksammanhang eller om de offentliga organens verksamhet bör begränsas till de egna behoven.

Beröringspunkter finns mellan den yrkesmässiga trafiken och konkurrensfrågorna. Det finns flera skäl till att från konkurrenssynpunkt ställa särskilda krav på offentliga aktörer inom yrkestrafiksektorn. Det främsta skälet är de oftast helt skilda förutsättningar som gäller för offentliga resp. privata företag att finansiera sin verksamhet och att erhålla riskkapital. Medan privata företag får satsa eget kapital finansieras offentlig verksamhet ytterst med skattemedel. Det är också vanligt att det knyts en kommunal borgen till kommunal verksamhet. Offentliga organ har oftast även andra fördelar, såsom möjlighet att täcka ekonomiska förluster med skattemedel. De olika villkoren för

offentlig resp. privat verksamhet med hänsyn till kapitalförsörjning och affärsmässigt risktagande innebär som regel en negativ påverkan på marknadens konkurrens- och effektivitetsförhållanden.

Ett annat allvarligt konkurrensproblem är att redovisningssystemen i den offentliga sektorn ofta inte ger information om den totala kostnaden för olika verksamheter. Det har i olika sammanhang framhållits att konkurrensutsatt verksamhet bör ha en egen kostnadsredovisning och vara organisatoriskt åtskild från övrig verksamhet inkl. myndighetsutövning. Därigenom kan eventuella subventioner upptäckas och förhindras.

Kommuners och landstings näringverksamhet på transportområdet rör ofta konkurrens på marknader som geografiskt omfattar betydligt större områden än aktuell kommun eller berört län. Det är därför utifrån samhällsekonomiska motiv också ett riksintresse att det finns sunda spelregler som ger klara och långsiktiga förutsättningar för denna typ av konkurrens.

Såsom redovisats i det föregående har kommunerna en viss möjlighet enligt kommunallagen att på vissa villkor utföra yrkesmässiga transporter. Anledningen till att kommunen tillhandahåller tjänsterna är oftast att det inom denna finns ledig kapacitet som det är ekonomiskt riktigt att utnyttja till ett visst slag av transporttjänster.

Konkurrensverket förespråkar, som ovan framgått bl.a. i rapporten Sambruk i offentlig sektor, att de offentliga organens verksamhet begränsas till de egna behoven. Verket pekar främst på risken för snedvriden konkurrens, eftersom sambrukstjänsterna oftast är skattesubventionerade.

De branschsammanslutningar och organisationer som vi har samrått med under utredningsarbetet har som sin principiella ståndpunkt i allmänhet ansett att alla subjekt bör ha lika rätt att driva yrkesmässig trafik, så länge förutsättningarna och villkoren är lika. Man har dock framhållit att offentliga subjekt då skall prövas efter samma principer och regler som gäller för privata subjekt vad beträffar ansvar, ekonomiska krav m.m.

Mot bakgrund av de förhållanden som vi har redovisat ovan menar vi att den reglering som bör finnas för myndigheter i yrkestrafiksammanhang bör vara densamma som för andra subjekt inom näringen. Med andra ord bör offentliga och privata rättssubjekt likställas om de skall ha rätt att utöva yrkesmässig trafik. En grundläggande förutsättning härför bör alltså enligt vår uppfattning vara att verksamheten kan bedrivas på villkor som även från konkurrenssynpunkt är lika. Härav följer bl.a. att även ett offentligt subjekt bör omfattas av YTL:s regler om prövning i olika avseenden. För den som har trafiktillstånd bör det således alltid finnas en eller flera personer som har särskilt

ansvar för trafiken, trafikansvariga (nuvarande 5 § YTL). För närvarande saknas det regler om trafikansvarig hos staten, en kommun eller ett landsting. Enligt vårt förslag i avsnitt 4.6 ovan skall emellertid även ett offentligt subjekt, t.ex. staten, en kommun eller ett landsting, omfattas av reglerna om trafikansvarig.

Enligt vår uppfattning bör således förutsättningarna för olika subjekt att bedriva yrkesmässig trafik enligt YTL vara lika. De ytterligare problem som kan hänga samman med de offentliga aktörerna på transportmarknaden ur en konkurrensaspekt får lösas genom reglering enligt kommunallagen, konkurrenslagen, lagen om offentlig upphandling och annan lagstiftning, främst näringsrättslig sådan. Som framgått ovan pågår också fortlöpande en utveckling av denna lagstiftning och bedrivs, inte minst från Konkurrensverkets sida, en aktiv verksamhet för att förbättra de konkurrensmässiga förutsättningarna för näringsverksamhet inom olika sektorer.

Konkurrensen får inte heller av vare sig privata eller offentliga aktörer sättas ur spel genom överträdelser av olika lagar och förordningar. Detta kräver att de olika myndigheter som verkar inom yrkestrafiksektorn — främst VV, länsstyrelserna, skatte- och kronofogdemyndigheterna, polis- och åklagarmyndigheterna — samverkar i sin tillsyn och sin uppföljning av att spelreglerna följs. Konkurrensförutsättningarna rubbas exempelvis när en tillståndshavare genom lagöverträdelser och skatteundandraganden skaffar sig bättre förutsättningar än konkurrenterna att lägga ett lågt anbud i en upphandling.

Övervakningen av regelefterlevnaden ur en konkurrensaspekt gäller givetvis främst den centrala myndigheten på konkurrensområdet Konkurrensverket men även övriga nämnda myndigheter. Vad gäller VV har regeringen i prop. 1995/96:131 Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m. uttalat (s. 20) att VV skall verka för en trafiksäker, miljövänlig och effektiv yrkestrafik som bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan företagen. Såväl VV i egenskap av central tillsynsmyndighet på yrkestafikområdet som övriga prövningsmyndigheter bör verka för en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Detta bör komma till uttryck i yrkestrafiklagstiftningen, se förslaget till 5 kap. 15 § nya YTL.

I konsekvens med det nu sagda förordar vi att man inom ramen för yrkestrafiklagstiftningen inte särreglerar offentliga organs verksamhet på yrkestrafikområdet. Denna lagstiftning skall i möjligaste mån vara konkurrensneutral. Supplerande regler hör hemma inom annan lagstiftning.

# 7 Regler om linjetrafik

Utredningens förslag i huvuddrag: Det skall alltid krävas tillstånd för att utöva länsgränsöverskridande trafik.

Bestämmelserna i 1 § LRL, av innebörd att trafikhuvudmannen inom länet får driva linjetrafik utan tillstånd och i 3 §, som innehåller en definition av trafikhuvudman, flyttas över till den nya yrkestrafiklag som vi föreslår.

Bestämmelserna i 2 § LRL om särskilt medgivande tillstånd, i 4 och 5 §§ om inlösenskyldighet m.m. samt bestämmelserna i 7 § upphävs.

Som en konsekvens av ovannämnda ändringar upphävs också lagen resp. förordningen om buss- och taxivärderingsnämnden.

Vi föreslår vidare att skadlighetsprövningen i samband med att linjetrafiktillstånd beviljas skall upphävas såvitt gäller skyddet för trafikhuvudmännens vägtrafik.

## 7.1 Utredningens uppdrag

Enligt direktiven till utredningen (s. 6) skall vi, bl.a. mot bakgrund av nya former av trafiksamverkan, uppmärksamma frågan om avgränsningen av huvudmannatrafiken samt överväga om trafikhuvudmännens ansvar för den lokala och regionala linjetrafiken behöver definieras tydligare än i dag.

I uppdraget ingår också att studera avgränsningen mellan YTL och lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, LRL, bl.a. utifrån den omständigheten att utfallet av en trafikhuvudmans ansökan om att få driva linjetrafik och den tidigare tillståndshavarens möjligheter att kräva inlösen blir helt olika beroende på vilken lag som sökanden åberopar.

Slutligen skall vi överväga om buss- och taxivärderingsnämnden kan avvecklas och i samband därmed uppmärksamma behovet av ändringar i LRL.

## 7.2 Avgränsning och definition av huvudmannatrafiken m.m.

### 7.2.1 Allmänt

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Häri ingår transporter inom länet på väg eller järnväg eller med båt samt även transporter på kortare sträckor över länsgräns. Vad avser vägtransporterna gäller ansvaret både linjetrafik i vanlig bemärkelse och s.k. efterfrågestyrd kompletteringstrafik. Efter framställning av en huvudman, ett landsting eller en kommun får regeringen meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i olika län.

Enligt 1 a § i lagen har trafikhuvudmannen ytterligare en viktig uppgift, nämligen att ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning. Efter överenskommelse med ett landsting eller en kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla taxitjänster för sådana transportändamål som det annars ankommer på kommunen eller landstinget att tillgodose. När en sådan upphandling av taxitjänster sker, får beaktas även åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten. Samreseutredningen har i sitt betänkande Allmänna kommunikationer — för alla? (SOU 1995:70) uppmärksammat att bestämmelsen i nuvarande utformning kan komma i konflikt med lagen (1992:1528) om offentlig upphandling och därför föreslagit en anpassning av lydelsen. Enligt utredningens förslag skall huvudmannen vid upphandling av taxitjänster, när så lämpligen kan ske med hänsyn till marknaden på orten, få beakta även åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten (s. 21, 158).

Huvudman är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget huvudman och i Gotlands län kommunen. Landstinget och kommunerna i ett län kan i stället komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna i länet skall vara huvudman. I Malmöhus län kan landstinget och kommunerna komma överens om att landstinget och Malmö kommun skall vara huvudman (2 §). En sådan ordning har nu införts. Huvudmannens uppgifter kan handhas i ett kommunalförbund, om inte ett landsting eller en kommun ensam är huvudman. Om de som är huvudman är överens om det, får dock uppgifterna i stället handhas genom ett

aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är huvudman skall inneha samtliga aktier i bolaget (3 §).

När länstrafikreformen genomfördes år 1978 var syftet bl.a. att man skulle underlätta införandet av s.k. länskort och andra former av gemensam taxa i länen. Se vidare förarbetena till huvudmannaskapslagen i bl.a. prop. 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik och bet. 1977/78:TU28.

Den 1 juli 1989 skedde långtgående förändringar beträffande den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Då trädde nämligen huvuddelen av LRL i kraft. Reformen innebar att trafikhuvudmannen i resp. län fick rätt att — i egen regi eller med anlitande av entreprenörer — driva linjetrafik inom länet utan linjetrafiktillstånd (1 §). Samtidigt upphörde tidigare meddelade tillstånd till linjetrafik inom ett län att gälla. I ett särskilt beslut den 15 maj 1986 medgav regeringen — med stöd av ett övergångsvis gällande bemyndigande i dåvarande 3 § andra stycket LRL — några trafikhuvudmän rätt att även över länsgräns bedriva linjetrafik utan linjetrafiktillstånd fr.o.m. den 1 juli 1989. Medgivandet gällde endast inom vissa närmare angivna områden (jfr s. 31 i prop. 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg). — De trafikutövare, som miste sina trafiktillstånd, fick rätt till inlösen av sina i rörelsen använda tillgångar, se lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden, som behandlas närmare i avsnitt 7.4. — Trafikhuvudmannens ansvar gällde ursprungligen inte sådan personbefordran som utgör kompletteringstrafik med personbil, dvs. ofta en efterfrågestyrd trafik och mera flexibel än den reguljära busstrafiken. Denna trafik hade kommunerna ansvaret för. Begränsningen i huvudmännens ansvar upphörde emellertid den 1 juli 1986 genom ändring (SFS 1985:451) i 1 § huvudmannaskapslagen, se prop. 1984/85:168 s. 34 ff. — Dåvarande Transportrådet, TPR, hade på regeringens uppdrag åt trafikutövare, som bedrivit länsgränsöverskridande trafik med stöd av sammanknutna regionala tillstånd, utfärdat sammanhängande tillstånd motsvarande den redan tidigare utförda trafiken (s. 33 n och 34 i prop. 1984/85:168).

Av stor betydelse för etablering av linjetrafik med buss — i synnerhet långväga sådan — är bestämmelserna om skadlighetsprövning i 8 § YTL.

Tidigare gällde enligt 8 § YTL att tillstånd till linjetrafik fick ges endast om den avsedda trafiken inte kunde antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik på väg enligt LRL, med det undantaget att tillstånd fick ges om sökanden gjorde sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås. När behovsprövningen avskaffades även för linjetrafiken framhöll departementschefen (prop. 1987/88:78 s. 25), att det var klart att en

fri konkurrens på området skulle kunna medföra skadeverkningar för den trafik som samhället bedriver. Han menade att den senare trafiken — SJ:s linjer för persontrafik på järnväg och trafikhuvudmännens trafik — ofta syftar till att upprätthålla ett visst grundläggande trafikutbud och måste drivas även om den går med underskott som täcks via skatterna samt att det med hänsyn till denna trafik fortfarande borde finnas en viss prövning av etableringsrätten.

Efter förslag av regeringen i prop. 1991/92:130 om ökad konkurrens inom den kollektiva persontrafiken trädde den 1 januari 1993 ändringar i lagstiftningen i kraft beträffande tillståndsprövningen för den långväga busstrafiken (bet. 1991/92:TU21, SFS 1992:911). Enligt den nuvarande lydelsen av 8 § YTL får tillstånd till linjetrafik inte ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva järnvägstrafik eller trafik enligt LRL. Det ankommer alltså numera på järnvägsföretaget eller trafikhuvudmannen att göra sannolikt att de ekonomiska förutsättningarna att driva den berörda trafiken skadas i betydande mån om det sökta tillståndet beviljas och att visa ett underlag för bedömningen av om skadan kan anses som betydande. Om tillståndsmyndigheten bedömer att den avsedda trafiken kommer att medföra en väsentligt bättre trafikförsörjning får tillstånd alltid ges. I detta sistnämnda begrepp ligger också väsentligt lägre respriser. Om SJ eller en trafikhuvudman begär det, skall tillstånd till linjetrafik prövas på nytt senast tio år från dagen för tillståndet och därefter vart tionde år. En sådan begäran skall framställas hos tillståndsmyndigheten senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden. Är tillståndet begränsat till viss tid, skall begäran framställas senast ett år före utgången av den tiden (11 § YTL).

Beträffande motiven för den nu gällande ordningen anförde föredraganden i prop. 1991/92:130 (s. 6 ff.) i fråga om vägtrafiken att trafikhuvudmännen även fortsättningsvis torde behöva ett visst skydd för sådan trafik som har ett stort resandeunderlag så att denna kan bidra till att täcka kostnaderna för den starkt olönsamma trafiken, som de anser måste bibehållas av regionalpolitiska skäl. Den påbörjade avregleringen av linjetrafiken borde emellertid fortsätta och den fria konkurrensen begränsas endast i den omfattning som verkligen behövs för att uppnå de trafikpolitiska målen. Huvudmannatrafiken borde skyddas bara i de för trafiken verkligt väsentliga fallen. På sikt borde en fullständig avreglering av linjetrafiken med buss genomföras. — Även riksdagens trafikutskott (bet. 1991/92:TU21) menade att en fortsatt avreglering av den långväga busstrafiken var önskvärd. Både regeringen och riksdagen ansåg att de då genomförda reformerna borde följas upp.

Det sägs i bestämmelserna om skadlighetsprövning inte vem som skall driva järnvägstrafiken, varför såväl SJ:s trafik som en huvudmans tågtrafik — liksom eventuell annan tågtrafik — torde skyddas mot konkurrens från busslinjetrafik. Inte bara redan etablerad järnvägstrafik utan även sådan för vilken det föreligger konkreta utbyggnadsplaner och som skall sättas i gång inom en nära framtid skyddas av bestämmelserna (prop. 1991/92:30 s. 19). — Vad gäller huvudmannatrafiken på väg skall denna enligt ordalydelsen drivas enligt LRL. Detta innebär att den skyddade trafiken skall vara sådan som huvudmannen enligt 1 och 2 §§ LRL kan driva utan trafiktillstånd. Om huvudmannen skulle driva exempelvis långväga busslinjetrafik med stöd av ett ordinärt trafiktillstånd enligt YTL skyddas inte den trafiken av bestämmelserna i 8 § YTL.

Regeringen avgjorde den 14 juli 1994 ett 30-tal överklagningsärenden rörande tillstånd till länsgränsöverskridande busslinjetrafik för vilka vi här lämnar en kortfattad redogörelse. I samtliga ärenden hade VV:s beslut att tillåta den sökta trafiken överklagats av SJ, som under åberopande av skada för tågtrafiken yrkade att besluten skulle upphävas. I flertalet beslut tilläts dock den nya trafiken, även om villkor i form av exempelvis upptagningsförbud på vissa delsträckor ibland föreskrevs. På de sträckor där tillstånd till busslinjetrafik redan fanns, t.ex. för SJ-ägda Swebus, beviljades nya sökande motsvarande trafikeringsrätter. I vissa fall tidsbegränsades dessa så att de kommer att löpa ut samtidigt med de redan befintliga tillstånden. Härigenom möjliggörs en framtida samlad skadlighetsprövning enligt 11 § YTL. — I några fall biföll regeringen SJ:s yrkande och upphävde besluten att meddela nya trafiktillstånd.

Sannolikheten för skada på järnvägstrafiken befanns vara mera betydande i några fall, varför någon ny busslinjetrafik inte accepterades där.

Samtliga regeringsbeslut den 14 juli 1994 innehöll följande allmänna motivering:

> SJ befinner sig för närvarande i ett omstruktureringsskede, som bl.a. innebär stora satsningar på snabbtågstrafik och väsentligt förbättrad tågtrafik även i övrigt. I propositionen 1991/92:130 om ökad konkurrens inom den kollektiva persontrafiken framhålls att de omfattande ekonomiska satsningar som pågår bör medföra att en fullständig avveckling av skadlighetsprövningen får anstå en tid. I propositionen 1992/93:176 om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. redovisas betydande satsningar på järnvägen. Sammantaget bedöms staten investera närmare 40 miljarder kronor i järnvägsnätet under den kommande tioårsperioden. Till

detta kommer järnvägsföretagens inköp av rullande materiel under motsvarande tidsperiod. Det är nödvändigt att järnvägstrafiken, som en lång följd av år varit eftersatt, nu ges reella möjligheter att utvecklas och attrahera nya resenärer. Inte minst viktigt är att vid prövning av ansökningar om långväga busstrafik beakta var i landet infrastrukturen förbättras liksom var i landet tågutbudet förbättras. Under en rimlig övergångstid är det därför motiverat att viss restriktivitet tillämpas vad gäller tillstånd till nya busslinjer.

För sträckan Stockholm—Töcksfors(—Oslo) föreskrevs t.ex. villkor till skydd för tågtrafiken i Mälardalen, nämligen så till vida att passagerare vid färd mot Töcksfors(—Oslo) endast får lämnas av efter Örebro och vid färd mot Stockholm endast tas upp före Örebro. På sträckan Göteborg—Malmö tilläts inte daglig busstrafik, med hänvisning till de pågående arbetena med dubbelspårsutbyggnad och tunnelbygge under Hallandsåsen, dvs. omfattande infrastruktursatsningar för anpassning för snabbtågstrafik, som för närvarande medför att tågtrafiken går med stort underskott. Längs Södra stambanan (Stockholm—Malmö) godtogs däremot ny busslinjetrafik. Regeringen hänvisade här till den starka ställning som Södra stambanan har samt till att det på sträckan Stockholm—Kalmar redan tidigare bedrivs daglig busslinjetrafik av Swebus AB.

### 7.2.2 Frågeställningar och bakgrunden till dem

Enligt direktiven skall vi utreda bl.a. om trafikhuvudmännens ansvar för vad som i lagstiftningen benämns den lokala och regionala linjetrafiken kan behöva få en mera tydlig definition. Därvid erinras om att riksdagen har avvisat tanken att huvudmännen skulle kunna etablera långväga busstrafik genom att knyta samman sina inom resp. län gällande trafikeringsrättigheter, s.k. kopplade tillstånd.

Från huvudmannahåll har vid ett sammanträffande med utredningen dessa frågor tagits upp, varvid framförts ett starkt önskemål om en lagreglering där den länsgränsöverskridande trafiken skulle få bedrivas utan särskilt tillstånd. Man har uttalat farhågor för att ett kollektivtrafiksystem, där endast den länsvisa trafiken kan utföras av trafikhuvudmannen utan tillstånd, medför en ökad byråkrati, som skulle motverka den samverkan som i dag ofta sker. Om man ändå väljer att inte släppa huvudmannatrafiken helt fri anses ett acceptabelt alternativ kunna vara att tillåta linjetrafik i två angränsande län utan krav på trafiktillstånd.

Andra intressenter har i olika sammanhang uttalat sig mot att trafikhuvudmännen skulle ges rätt att koppla samman sina trafikeringsrätter. — Det kan nämnas att koppling förekommer i stor utsträckning i dag. Så trafikerar t.ex. Länstrafiken Västerbotten inlandsvägen med buss som ersättning för järnväg, dvs. interregional/länsgränsöverskridande trafik.

Beträffande skadlighetsprövningen enligt 8 § YTL har från huvudmannahåll framhållits att den bör behållas gentemot järnvägstrafiken. Det betonas dock att samförståndslösningar ofta uppnås i dag och att prövningen skall gälla den lokala och regionala trafiken och inte den interregionala. Man måste nämligen enligt huvudmännen se på resandet i delsträckor, eftersom resandet i realiteten sker på det sättet, och inte på hela linjesträckningen i ett sammanhang.

### 7.2.3 Överväganden och förslag

*Skall trafikhuvudmännen behöva tillstånd för länsgränsöverskridande trafik?*

Frågan om trafikhuvudmännens rätt att utföra länsgränsöverskridande trafik behandlades i prop. 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg. Efter att ha förordat en ''omskrivning'' av dåvarande regionala tillstånd, som tillståndshavare utnyttjat för interregional trafik, uttalade föredraganden bl.a. följande (s. 33).

> Efter denna ''omskrivning'' av trafiktillstånden bör gälla att länsgränsöverskridande trafik kräver särskilda tillstånd. Trafikhuvudmännen skulle ju annars, genom att sinsemellan knyta samman sina inom resp. län obegränsade trafikeringsrätter, kunna etablera långväga busslinjetrafik utan att några avvägningar av trafikpolitisk art skulle kunna göras av de instanser som har att svara för den övergripande nationella trafikplaneringen. Sådana avvägningar är — som jag tidigare konstaterat — nödvändiga vid den interregionala trafiken.

I specialmotiveringen (s. 56) framhöll föredraganden att den föreslagna bestämmelsen om trafikeringsrätt för trafikhuvudmannen omfattar trafik som rör endast ett län, vilket ''innebär att linjetrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen krävs för all trafik som till någon del passerar en länsgräns''. Därefter fortsatte han:

> Det förekommer i dag att innehavare av sådana tillstånd, som gäller för linjetrafik på kortare sträckor, ''knyter samman'' dessa tillstånd för att kunna driva en långväga trafik. På så sätt bedrivs ibland länsgränsöverskridande trafik med stöd av länsvisa trafiktillstånd. Den nu föreslagna trafikeringsrätten för trafikhuvudmännen får inte utnyttjas av två eller flera huvudmän för att i samverkan bedriva trafik som rör mer än ett län, dvs. som till någon del passerar en länsgräns. För sådan trafik erfordras tillstånd enligt yrkestrafiklagen.

Riksdagen (bet. 1984/85:TU30, rskr. 1984/85:383) hade inte någon invändning mot de ovan citerade uttalandena i propositionen.

Innebörden av dagens lagstiftning måste mot bakgrund av vad som förekom i lagstiftningsärendet, enligt vår mening, vara att det inte är tillåtet att använda sig av kopplade trafikeringsrätter på det sätt som för närvarande ofta sker.

Frågan om de kopplade trafikeringsrätternas vara eller icke vara har efter 1985 års lagstiftning åter aktualiserats vid olika tillfällen. I prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken uttalade departementschefen följande (s. 26):

> Jag vill i detta sammanhang framhålla att trafikhuvudmännen i princip inte bör bedriva långväga busstrafik, inte ens med s.k. kopplade tillstånd. Huvudmannatrafiken sett i stort är regelmässigt subventionerad av allmänna medel. Som bl.a. NO påpekat under remissbehandlingen kan därför från konkurrenssynpunkt invändningar resas mot långväga busstrafik i huvudmannaregi. Inte heller från kommunalrättslig synpunkt är en sådan ordning invändningsfri.

Departementschefen gick alltså här ett steg längre än i 1985 års proposition och uttalade att ''trafikhuvudmännen i princip inte bör bedriva långväga busstrafik''.

Enligt vår mening har det inte tillkommit några omständigheter som motiverar att man nu släpper efter på dagens i princip gällande krav på att trafikhuvudmännen skall ha tillstånd, om de önskar utföra länsgränsöverskridande trafik. Tvärtom har de senaste årens diskussion om offentliga organs rätt att driva verksamhet i konkurrens med privata företag understrukit vikten av att betingelserna för verksamheten görs så lika som möjligt för den privata resp. den offentliga sidan. Detta synsätt bör gälla även de rent formella betingelserna, såsom t.ex. krav på tillstånd, tillståndsprövningens innehåll etc. Det

är från samhällets sida en viktig markering att likabehandling sker i skilda hänseenden.

Det är givetvis önskvärt att onödig byråkrati undviks. Önskemålet härom får dock — i linje med vad vi anfört ovan — inte drivas så långt att exempelvis tillståndskrav frångås i vissa fall men inte i andra. I fråga om byråkratiaspekten vill vi ytterligare framhålla, att prövningen — det gäller såväl själva tillståndsprövningen som skadlighetsprövningen — bör anpassas till omständigheterna i varje enskilt fall. Föreligger det t.ex. ett samarbetsavtal mellan trafikhuvudmannen och järnvägsföretaget kan skadlighetsprövningen göras summarisk. I dessa hänseenden vill vi hänvisa till departementschefens uttalanden i prop. 1991/92:130 om ökad konkurrens inom den kollektiva persontrafiken (s. 19).

Vår ståndpunkt är alltså *sammanfattningsvis*, att det alltid skall krävas tillstånd för utövande av länsgränsöverskridande trafik. Några andra avgränsningar än de som vi nu har behandlat har vi inte funnit behov av i detta sammanhang. Vi vill emellertid erinra om att Samreseutredningen i det tidigare nämnda betänkandet Allmänna kommunikationer — för alla? (SOU 1995:70) föreslagit att trafikhuvudmännen skall, inte bara som nu, svara för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter utan också för vad utredningen kallar ''särskild kollektivtrafik''. Härmed avses resor inom länen med sådan kollektivtrafik som nu kallas kommunal färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Vi har i avsnitt 6 tagit upp vissa kommunalrättsliga och konkurrensmässiga aspekter på bl.a. kommunalt bedriven långväga busstrafik. Vi vill även här understryka, att vi inte har funnit motiv för att förbjuda trafikhuvudmännen att utöva sådan trafik, som naturligtvis så långt möjligt skall bedrivas på konkurrensneutral grund. Inte heller behövs det någon form av särskild prövning av huvudmännens rätt att utföra trafik över länsgräns utöver den prövning som ingår i trafiktillståndsprövningen. Konkurrensbetingelserna får — såsom framgår av nämnda avsnitt 6 — behandlas inom ramen för konkurrenslagstiftningen och den kommunalrättsliga lagstiftningen.

De lagtekniska konsekvenserna av vårt ovan framlagda förslag belyser vi i nästföljande avsnitt om LRL.

### *Närmare om skadlighetsprövningen*

Vad först angår skadlighetsprövningen enligt nuvarande 8 § YTL gentemot järnvägstrafiken faller det utanför vårt uppdrag att utreda denna fråga. Vi utgår således från att de regler som i dag gäller till

skydd för järnvägstrafiken — oberoende av om denna drivs av SJ, en trafikhuvudman eller någon annan — alltjämt skall bestå.

Vad däremot gäller skyddet för den vägtrafik som huvudmännen svarar för är förhållandena annorlunda och anknytningen till de spörsmål som vi i övrigt behandlar i detta sammanhang mera påtaglig. Vi har därför övervägt om det finns anledning att behålla denna skyddsregel.

Redan när den nuvarande regeln antogs år 1992 betonades att den inledda avregleringen av linjetrafiken på väg borde fortsätta och att skyddet för trafikhuvudmännen i fråga om denna trafik borde inskränkas till de verkligt väsentliga fallen. Såvitt vi har kunnat utröna under utredningsarbetet spelar skadlighetsprövningen, såsom den kommit till uttryck i 8 § YTL, i praktiken en mycket blygsam roll när det gäller skyddet för vägtrafiken. I princip har trafikhuvudmannen inte något monopol, utan endast en obegränsad trafikeringsrätt. Inget hindrar således en enskild trafikutövare att söka tillstånd inom ett län. I allmänhet torde dock den övervägande delen av inomlänstrafiken vara olönsam och därför inte locka enskilda sökande. Den skadlighetsprövning som är av praktiskt intresse avser i stället skyddet för järnvägstrafiken. Dessa iakttagelser talar för att skadlighetsprövningen gentemot linjetrafiken på väg skulle kunna avskaffas. Dessutom har konkurrensfrågorna i dagens samhälle — bl.a. inom trafiksektorn — blivit alltmer framträdande. Härav följer att olika konkurrensbegränsande regler måste övervägas noga och vara väl underbyggda. Detta gäller såväl när det är aktuellt att införa sådana regler som då deras fortbestånd diskuteras. Även nu nämnda omständigheter talar i samma riktning som de förut nämnda.

Mot det som nu har sagts skulle det kunna hävdas, att det såvitt känt inte finns något faktamaterial i form av undersökning av resmönster, trafikupplägg m.m. som kan belysa frågan om det även fortsättningsvis behövs en skadlighetsprövning av nu aktuellt slag. Vi menar emellertid att det måste vara mycket svårt att utifrån sådana undersökningar hämta erforderlig vägledning för ett ställningstagande.

Mot bakgrund av det anförda föreslår vi att skadlighetsprövningen till förmån för linjetrafiken på väg upphävs medan motsvarande prövning till förmån för järnvägstrafiken får stå kvar.

## 7.3 Särskilt om lagen om rätt att driva viss linjetrafik

Såsom framgått ovan fick trafikhuvudmännen den 1 juli 1989 rätt att utan linjetrafiktillstånd bedriva linjetrafik, dock att denna rätt för envar huvudman begränsades till det egna länet (1 § LRL). I 2 § föreskrivs emellertid efter lagändring att VV, om det finns särskilda skäl, får besluta att en huvudman utan tillstånd får driva linjetrafik på bestämda linjer som sträcker sig från det län där huvudmannaskapet gäller in i ett angränsande län. Aktuella förarbeten till paragrafen finns i prop. 1987/88:78 och bet. 1987/88:TU15. Föredraganden framhöll i propositionen (s. 29) att det borde finnas en möjlighet för en trafikhuvudman att utan linjetrafiktillstånd själv eller genom entreprenör i vissa fall bedriva kortväga linjetrafik som korsar en länsgräns, t.ex. för att tillgodose behovet av arbetspendling, skolresor och resor till köpcentra och serviceinrättningar. — Tidigare hade regeringen enligt ett tillfälligt bemyndigande i LRL (dåvarande 3 § andra stycket, se nedan) kunnat medge liknande tillstånd. I 4 och 5 §§ LRL behandlas den situationen att någon annan än trafikhuvudmannen har tillstånd att driva linjetrafik på linjer som omfattas av beslut enligt 2 §. I sådant fall upphör det tillståndet att gälla två år efter det att det enligt 2 § fattade beslutet har upphört att gälla. Trafikhuvudmannen blir därvid, om tillståndshavaren begär det, skyldig att lösa in de fordon och andra tillgångar som används i den linjetrafik för vilken tillståndet upphör att gälla (5 §). Närmare bestämmelser om inlösen finns i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden. Enligt 6 § LRL får trafikhuvudmannen anlita någon annan för att utföra trafik som avses i lagen. Den som utför trafiken skall därvid ha tillstånd till persontransporter. I 7 § finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Enligt 8 § får VV:s beslut överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (länsrätten). Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Ovan redovisade regler har emellertid inte tillämpats i praktiken. I stället har tillstånd meddelats enligt YTL. Enligt 3 § andra stycket LRL i lagens ursprungliga lydelse kunde regeringen fram t.o.m. utgången av juni 1986 besluta att huvudmannen får bedriva linjetrafik inom ett visst väl avgränsat område av ett annat län. Ett sådant beslut innebar att meddelade tillstånd till länsgränsöverskridande trafik upphörde att gälla på samma sätt som när enligt nu gällande lydelse av LRL tillstånd meddelas enligt 2 § till trafik på bestämda linjer.

Beslut enligt 3 § andra stycket LRL meddelades i fråga om ett 70-tal linjer (se ovan avsnitt 7.2.1 och prop. 1987:88/78 s. 29).

VV och dess föregångare Trafiksäkerhetsverket, TSV och TPR har däremot inte genom beslut enligt nuvarande 2 § LRL låtit någon trafikhuvudman få rätt att bedriva linjetrafik över länsgräns utan linjetrafiktillstånd.

Från VV har vi inhämtat att det finns ett inte obetydligt antal fall där trafikhuvudmän har beviljats tillstånd enligt YTL för länsgränsöverskridande trafik. Huvuddelen av dessa tillstånd härrör från tiden då TPR var tillståndsmyndighet, medan VV har beviljat ett mindre antal sådana tillstånd. I några fall har tillstånd meddelats av regeringen efter överklagande. Det förtjänar att här strykas under att YTL:s regler inte medför någon ensamrätt till linjetrafik och att det enligt YTL alltså inte heller föreligger någon inlösenskyldighet. LRL ger visserligen inte heller någon ensamrätt, men ett betydligt starkare skydd för trafiken genom skadlighetsprövningen enligt 8 § YTL. Se vidare departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100, s. 50 f.).

*Överväganden och förslag*

Redan i nyssnämnda promemoria antyds att bestämmelserna i LRL skulle vara obehövliga. Vid de kontakter som vi har haft med intressenter på området har vi styrkts i uppfattningen att nämnda bestämmelser praktiskt taget saknar betydelse i dag. Trafikhuvudmannen kan dessutom välja att söka tillstånd enligt YTL och därigenom undgå inlösenskyldigheten enligt LRL. Härtill kommer att vi ovan i avsnitt 7.2.3 har föreslagit att det för all länsgränsöverskridande linjetrafik skall krävas linjetrafiktillstånd enligt YTL med därav följande skadlighetsprövning gentemot järnvägstrafik. Bestämmelserna i 2 § LRL om särskilt medgivande och i 4 och 5 §§ om inlösenskyldighet m.m. kan under sådana omständigheter upphävas. Detsamma gäller givetvis bestämmelserna i 7 §.

Bestämmelsen i 1 § LRL av innebörd att trafikhuvudmannen inom länet får driva linjetrafiktillstånd utan tillstånd härför bör, jämte 3 § som innehåller en definition av trafikhuvudman, flyttas över till den nya yrkestrafiklag som vi föreslår. I samband härmed bör emellertid texten förtydligas i syfte att ytterligare inskärpa och klargöra att *länsgränsöverskridande trafik kräver linjetrafiktillstånd*. Enligt vår mening bör den nya bestämmelsen få följande lydelse:

> Trafikhuvudmannen får utan tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik *som inte berör något annat län.*

I 6 § LRL föreskrivs som nämnts ovan dels att trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i lagen, dels att den som utför trafiken därvid skall ha tillstånd till persontransporter. Denna bestämmelse rör det s.k. trafikutövarbegreppet. I prop. 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg kommenterades detta begrepp på följande sätt i specialmotiveringen till 2 § (s. 56):

> Uttrycket driva trafiken skall inte tolkas så, att den som driver trafiken också måste äga fordonen och handha det dagliga trafikarbetet. Avgörande för vem som skall anses bedriva trafiken skall i stället vara frågan om vem som får anses ha bestämmanderätten över trafikens utövande i väsentliga avseenden. Den som bestämmer över trafikens uppläggning med avseende på exempelvis tidtabell och taxa kan därför anses driva linjetrafiken även om någon annan utför själva körningarna.

Yrkesmässig trafik kan således drivas i olika led. Den nu gällande lagstiftningen vilar på grundtanken att den som utför entreprenadtrafik åt en innehavare av tillstånd till linjetrafik eller åt en trafikhuvudman bedriver beställningstrafik åt dessa, vilka i sin tur bedriver linjetrafik i förhållande till resenärerna. Entreprenören behöver i en sådan situation för sin del tillstånd till beställningstrafik.

De principer som gäller enligt dagens lagstiftning bör enligt vår mening tillämpas även fortsättningsvis. Jämför vad vi har sagt i avsnitt 7.2.3.

## 7.4 Buss- och taxivärderingsnämnden

Buss- och taxivärderingsnämnden i dess nuvarande form tillkom i samband med den år 1985 beslutade lagstiftningen om marknadsmässig upphandling av den lokala och regionala trafiken i länen (LRL m.fl. lagar). Dess verksamhet regleras i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden. Vissa kompletterande föreskrifter finns i förordningen 1985:454. Nämndens uppgift var ursprungligen — förutom en ärendetyp enligt dåvarande yrkestrafiklag som inte är av intresse i detta sammanhang — att avgöra de frågor om inlösen som uppkom. Tillståndshavare som då inte ville fortsätta sin verksamhet att bedriva linjetrafik hade nämligen, som berörts ovan, rätt att kräva

inlösen av sina tillgångar som användes för verksamheten. Inlösen skulle begäras senast den 30 juni 1988 (3 § i dåvarande lydelse). De tidigare meddelade tillstånden upphörde att gälla vid utgången av juni 1989 (4 § LRL i dåvarande lydelse). Nämnden har haft ett mindre antal ärenden om inlösen enligt de nu beskrivna bestämmelserna. Dessa ärenden är emellertid slutbehandlade.

De ursprungliga inlösenbestämmelserna har således förlorat i aktualitet. Nämnden har enligt den nu gällande lydelsen av 1 § i lagen jämförd med LRL i uppgift att pröva inlösenfrågor som aktualiseras av att ett befintligt tillstånd upphör när en trafikhuvudman får medgivande till länsgränsöverskridande trafik enligt 2 § LRL. Såsom framgått ovan har såvitt känt inte något medgivande av denna typ getts. Någon inlösenskyldighet har därmed inte heller aktualiserats till följd av nu berörd regel. I den tidigare nämnda departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (s. 50) betecknas den inlösen som sålunda kan förekomma som en ”teoretisk möjlighet”. Vi har i det föregående förordat att nämnda tillståndsmöjlighet med därav följande möjlighet till inlösen skall upphävas.

Efter förslag i prop. 1995/96:38 Länsindelningen i Skåne och Västsverige m.m. har riksdagen beslutat att Kristianstads och Malmöhus län läggs samman till Skåne län (bet. 1995/96:BoU9, rskr. 1995/96:206). Sådana länssammanslagningar förbereds även i andra delar av landet. Vi bedömer dock att en annan länsindelning inte förändrar förutsättningarna för våra överväganden beträffande nu behandlade inlösenfrågor och nämndens framtid.

Mot bakgrund av nu redovisade omständigheter anser vi att buss- och taxivärderingsnämnden inte längre behövs. Lagen och förordningen om densamma kan därför upphävas. Några övergångsbestämmelser behövs inte enligt vår bedömning.

Buss- och taxivärderingsnämndens verksamhet såvitt den omfattas av sekretesslagens (1980:100) bestämmelser anges i punkt 80 i bilagan till sekretessförordningen (1980:657). Punkten torde få utgå till följd av vårt förslag.

Beträffande nämndens verksamhet kan — utöver vad som framgått ovan — upplysningsvis nämnas att det löpande arbetet har skötts av en sekreterare, medan den centrala myndigheten på yrkestrafikområdet — numera VV — haft att ansvara för administrationen av nämnden. Kostnader har uppkommit endast under de perioder som nämnden har varit i verksamhet; arvoden har betalats till ledamöter och ersättare endast för sammanträden samt för arbete som därutöver måst utföras.

# 8 Regler om taxiförarlegitimation

Utredningens förslag i huvuddrag: Taxibehörigheten enligt körkortslagstiftningen slopas och byggs in i taxiförarlegitimationen. Reglerna om denna reformeras och byggs ut avsevärt. Legitimation och körkort skall utgöra separata handlingar. Legitimation skall kunna erhållas av den som har fyllt 21 år, har innehaft körkort med B-behörighet under en obruten period av minst två år (eller innehar körkort med behörigheten D) samt uppfyller nödvändiga medicinska krav och i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig som förare i taxitrafik.

Legitimationen skall kunna omhändertas om förutsättningar för omhändertagande av förarens körkort föreligger enligt körkortslagen eller om det annars på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas. Vidare föreslås att en bestämmelse om interimistisk återkallelse av taxiförarlegitimation införs.

Något förslag om spärrtid vid beslut om återkallelse av taxiförarlegitimation läggs inte fram.

Möjlighet att meddela varning föreslås efter samma modell som i dag gäller i fråga om trafiktillstånd.

Frågor om körkort och om taxiförarlegitimation skall handläggas vid samma länsstyrelse. När det gäller legitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige föreslås att ansökningar i sådana fall skall prövas av en särskilt anvisad länsstyrelse.

(Ansvarsbestämmelserna behandlas i avsnitt 14).

## 8.1 Utredningens uppdrag

I utredningens uppdrag ingår att överväga vissa frågor som gäller den särskilda förarlegitimationen för taxi. För närvarande finns det i körkortslagen (1977:477), KKL, krav på en särskild behörighet för att i yrkesmässig trafik för personbefordran köra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn. Denna behörighet utmärks i körkort med beteckningen TAXI. Vi skall — efter samråd med utredningen om översyn av körkortsförfattningarna m.m. — överväga om nuvarande

dubbla behörighetskrav kan ersättas med endera ett krav på särskild förarlegitimation eller en särskild körkortsbehörighet.

I uppdraget ingår också att i övrigt uppmärksamma systemet med särskild förarlegitimation och föreslå de förändringar som kan vara nödvändiga i detta sammanhang, särskilt vad gäller lämpligheten av en spärrtid sedan förarlegitimationen återkallats.

## 8.2 Bakgrunden till de nu gällande reglerna

Våren 1988 beslutade riksdagen, i samband med att den nu gällande yrkestrafiklagen (1988:263), YTL, antogs, att taxitrafiken skulle avregleras med verkan fr.o.m. den 1 juli 1990 (prop. 1987/88:78, bet. 1987/88:TU15). Då slopades bl.a. behovsprövningen av tillstånden, indelningen i trafikområden, kommenderingsplanerna och den obligatoriska anslutningen till en beställningscentral. Någon av staten fastställd maximitaxa skulle inte heller finnas. Samtidigt uttalades att länsstyrelserna, som tillståndsmyndigheter för huvuddelen av den yrkesmässiga trafiken, däribland taxitrafiken, skulle skärpa prövningen av de tillståndssökandes lämplighet och den uppföljande kontrollen av lämpligheten.

I prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken, som beslutades i december 1992, redovisade regeringen åtgärder mot missförhållanden inom taxinäringen. I samband härmed beslöts bl.a. (SFS 1992:1387) att i yrkestrafikförordningen (1988:263), YTF, föra in regler om taxiförarlegitimation (dåvarande 12 a §) jämte en sanktion mot tillståndshavare som anlitar en förare som inte är behörig enligt kraven (16 §). Vidare ändrades 17 § så att VV bemyndigades att meddela närmare föreskrifter om förarlegitimation vid taxitrafik. Förare i taxitrafik skulle härefter besitta ett visst yrkeskunnande. Ett villkor för att få framföra fordon i taxitrafik skulle således vara att föraren blivit godkänd vid ett av VV anordnat skriftligt prov som styrker ett sådant kunnande. Härigenom skulle påvisas kunskaper i kartläsning och om olika passagerares behov av hjälp samt den kännedom om yrkestrafiklagstiftning och arbetstidsbestämmelser som erfordras för arbetet som förare i yrkesmässig trafik. Yrkeskunnandet hos förarna skulle styrkas genom en legitimation med namn och fotografi, som vid transport av passagerare skulle hållas väl synlig i fordonet. Genom en förordning i november 1993 (SFS 1993:1159) föreskrev regeringen att 12 a § (sedermera ändrad till 12 d §) och 16 § skulle träda i kraft först den 1 januari 1995.

Riksdagens revisorer avgav i mars 1993 en rapport om avregleringen av taxinäringen. Rapporten grundade sig i huvudsak på förhållande-

na i Stockholms län. Revisorerna pekade särskilt på bristerna i länsstyrelsernas uppföljning av tillståndshavarnas lämplighet. En återkommande uppföljning borde enligt revisorerna i princip vara lika grundlig och omfatta samma kontrollmoment som tillståndsprövningen.

Parallellt härmed uppdrog regeringen i november 1992 åt Statskontoret att göra en översyn av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken och lämna förslag till förbättringar i syfte att effektivisera tillsynen i linje med statsmakternas beslut i dessa frågor. Statskontoret redovisade sitt uppdrag den 1 juni 1993 och överlämnade därvid sin rapport Om taxi och annan yrkesmässig trafik (1993:15). Sammanlagt redovisades 25 olika förslag innebärande en skärpt tillsyn av yrkestrafiken. Statskontoret framhöll bl.a. att en av samhället utfärdad förarlegitimation försedd med fotografi med stor sannolikhet av kunder skulle komma att tolkas som mer än ett bevis på yrkeskunnande, varför provet borde föregås av en lämplighetsprövning. Statskontoret pekade också på att en återkallelse av körkortsbehörigheten TAXI borde medföra att även förarlegitimationen återkallades.

I departementspromemorian Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (Ds 1993:91) togs under rubriken legitimering av förare i taxitrafik (s. 32) upp de faktorer som senare ledde fram till nu gällande regler. Där hette det bl.a. att det i prövningen för en särskild förarbehörighet borde ingå även en kontroll av sökandens laglydnad på motsvarande sätt som enligt 6 § YTL gäller för tillståndshavare. Det borde också finnas en möjlighet till återkallelse av en taxilegitimering. I promemorian sades vidare följande (s. 33).

> Det finns visserligen sedan den 1 juli 1993 en möjlighet att återkalla ett körkort, omfattande behörigheten D eller taxibehörighet, om körkortshavaren gjort sig skyldig till brottslig gärning som visar att han inte är lämplig att inneha körkort med sådan behörighet. Denna möjlighet till återkallelse regleras genom 17 § KKL. Det får emellertid bedömas som ännu viktigare att förhindra att olämpliga personer får en legitimation som berättigar dem att vara taxiförare. Såsom Statskontoret framhåller i sin rapport kan en av samhället utfärdad legitimering placerad i taxifordonet och med namn och fotografi, uppfattas som något mer än ett bevis på ett visst yrkeskunnande. Legitimeringen skulle med andra ord kunna inge en falsk trygghet. En vandelsprövning av taxiförare bör alltså införas.

Promemorian utgjorde underlag för regeringens prop. 1993/94:168 till riksdagen i ämnet. Regeringen uttalade då (s. 23), att vandelsprövningen bör ses mot bakgrund av att en passagerare i ett taxifordon i

hög grad är beroende av den enskilde förarens agerande och att taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkesskicklighet är helt avgörande för resenärens trygghet. Stor vikt borde därför läggas vid förarnas egenskaper och inte endast vid taxiägarnas och den tekniska utrustningens egenskaper. I specialmotiveringen till 14 a § YTL, vari de nya bestämmelserna togs in, sades vidare följande (s. 41 och 42).

> Kravet på förarlegitimation gäller såväl anställda förare som de tillståndshavare, vilka själva kör sina taxifordon.
>
> Krav på laglydnad ställs för närvarande vid lämplighetsprövningen av tillståndshavarna. I tillståndsmyndigheternas och domstolarnas praxis har därvid exempelvis tillgreppsbrott, häleri och våldsbrott i allmänhet ansetts dokumentera olämplighet. I undantagsfall har tillstånd meddelats vid enstaka lindrigare brott eller då särskilda omständigheter förelegat. Även trafikbrott har ofta lett till att trafiktillstånd vägrats.
>
> Vid bedömningen av en taxiförares lämplighet bör särskild vikt läggas vid den utsatta ställning som en taxikund har. Taxitransporter utnyttjas ju dessutom i stor utsträckning för passagerarkategorier som är särskilt beroende av att föraren är ärlig och pålitlig. Det kan exempelvis röra sig om barn som åker utan någon medföljande vuxen, synskadade och andra handikappade, gamla och sjuka, för vilka taxiföraren har ett extra stort ansvar.
>
> Mot bakgrund härav bör — liksom när det gäller ansökan om trafiktillstånd — brott mot person och mera allvarliga tillgreppsbrott i allmänhet leda till att föraren bedöms olämplig. Exempelvis sexualbrott och våldsbrott bör i själva verket väga ännu tyngre när det gäller en taxiförare, som ju har direkt kontakt med resenärerna, än när det gäller en tillståndshavare. Vid brott av nu angiven art bör således i allmänhet legitimation vägras även om brottet i sig varit av relativt lindrig karaktär. Sådan bristande laglydnad, som består i t.ex. brott mot skatte- och uppbördslagstiftning, bör däremot av naturliga skäl i första hand tillmätas vikt vid lämplighetsprövning i samband med trafiktillstånd. — Rena trafikbrott torde vanligen inte behöva beaktas vid förarlegitimationen utan i samband med prövning av körkortsinnehavet.
>
> När det gäller trafiktillstånd har vid lämplighetsprövningen i praxis beaktats missförhållanden som legat upp till fem år tillbaka i tiden. Att förhållanden som rått under de senaste tre till fem åren bör beaktas har också förordats i prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken (s. 42). — Vid lämplighetsprövningen av förare bör samma principer kunna tillämpas. När det gäller exempelvis grövre våldsbrott kan det dock finnas anledning

att beakta förhållanden längre tillbaka i tiden. Naturligtvis måste också beaktas om sökanden under senare år avhållit sig från brott.

## 8.3 Allmänt om den särskilda förarlegitimationen för taxi

Lagbestämmelserna i nu gällande utformning finns såsom nämnts i 14 a § YTL, där det sägs att fordon i taxitrafik får föras endast av den som har särskild förarlegitimation. Sådan legitimation får ges till den som har föreskriven körkortsbehörighet — vilket innebär behörigheten D eller TAXI — och som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad är lämplig som taxiförare. Nuvarande ordning innebär att en taxiförare dels skall ha körkort med taxibehörighet, dels en förarlegitimation. Regeringen förutskickade att frågan om *en* förarbehörighet för taxitrafik borde utredas och Lagrådet underströk detta uttalande (prop. 1993/94:168 s. 25 och 64, bet. 1993/94:TU29). Bestämmelsen trädde i kraft den 1 augusti 1994 (SFS 1994:589) med tillämpning fr.o.m. den 1 januari 1995.

En ansökan om förarlegitimation som avses i 14 a § första stycket YTL prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd (4 § YTL).

Beträffande själva ansökningsförfarandet saknas föreskrifter och de olika länsstyrelsernas rutiner skiljer sig därför något åt. I Stockholms län tillämpas den ordningen att den som vill komma i fråga för förarlegitimation får göra ansökan hos länsstyrelsen. Vid den vandelsprövning som då sker kontrolleras sökanden mot centrala körkortsregistret och RPS person- och belastningsregister. För den som förekommer i det senare begär länsstyrelsen ytterligare information. När sökanden har godkänts får han genomgå ett prov i yrkeskunnande, som anordnas av VV. I övriga län får sökanden först gå igenom provet i yrkeskunnande hos VV, alltså innan vandeln prövas av länsstyrelsen. Emellertid har dessa länsstyrelser givit den sökande som begär det möjlighet till en förhandsgranskning av vandeln, innan yrkeskunnandeprovet genomförs.

Under vissa förutsättningar skall en förarlegitimation återkallas, nämligen om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger (14 a § andra stycket). Frågor om återkallelse prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen.

I YTF finns, såsom berörts tidigare, vissa ytterligare regler beträffande förarlegitimationen. Där sägs i 12 d §, såsom denna paragraf numera är utformad, bl.a. att kravet på yrkeskunnande för att erhålla den särskilda förarlegitimationen skall anses uppfyllt av den som blivit godkänd vid ett av VV anordnat skriftligt prov. VV får därvid för förare som är folkbokförda i visst län föreskriva att provet även skall avse lokalkännedom. Detta krav har hittills införts endast för den som är folkbokförd i Stockholms län. Se beträffande prov i lokalkännedom även avsnitt 9.2 i detta betänkande.

Länsstyrelserna är också tillsynsmyndigheter beträffande såväl trafiktillstånd som den särskilda förarlegitimationen för taxi. I 19 § YTL sägs, att de myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och att de därvid får pröva om förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § alltjämt föreligger. Vidare sägs i paragrafens andra stycke att de länsstyrelser som har beslutat om förarlegitimation utövar tillsyn över att innehavare av sådan legitimation uppfyller de krav som enligt 14 a § första stycket gäller för legitimationen.

För tillämpning av reglerna om den särskilda förarlegitimationen har VV utarbetat föreskrifter, skriftliga prov m.m. Proven genomförs i VV:s regi. Under åren 1994 och 1995 hade ca 36 000 ansökningar om förarlegitimation gjorts. Av dessa ansökningar hade 900 resulterat i avslag på grund av brister i vandeln. 200 avslag fullföljdes till domstol, som ändrade länsstyrelsernas beslut i hälften av fallen. Ca 14 000 ansökningar enligt 12 d § YTF om dispens från skriftligt prov hade kommit in till VV, som bifallit 13 000 av dem. Vart fjärde avslagsbeslut hade vid utgången av år 1994 överklagats till regeringen, som dock ändrade VV:s beslut endast i några enstaka fall. Resterande 24 000 av de 39 000 ansökningarna resulterade i prov, i vilka 19 500 förare godkändes och 4 500 underkändes. T.o.m. december 1995 hade sammanlagt 32 500 förarlegitimationer utfärdats.

## 8.4 Dispensregler

Kravet på yrkeskunnande för att erhålla förarlegitimation enligt 14 a § YTL skall, som ovan angivits, anses uppfyllt av den som blivit godkänd vid ett av VV anordnat skriftligt prov, varvid verket för förare som är folkbokförda i visst län får föreskriva att provet skall avse även lokalkännedom. VV får dock medge undantag från kravet på yrkeskunnande och lokalkännedom för den som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet som förare av fordon i yrkesmässig trafik för persontransporter, under förutsättning att föraren genom detta

arbete bedöms ha fått tillräcklig erfarenhet av taxitrafik (12 d § YTF). I samband med reglernas tillkomst uttalade departementschefen följande (prop. 1992/93:106 s. 11).

> Jag är naturligtvis medveten om att dessa nya bestämmelser om förarkompetens knappast är behövliga för dem som arbetat länge inom näringen. Det har därför införts en möjlighet för Vägverket att medge undantag från bestämmelserna för förare som har arbetat i minst fem år som förare av fordon i yrkesmässig trafik för persontransporter. Ett villkor för att undantag skall medges är att Vägverket bedömer att föraren genom sitt arbete fått tillräcklig erfarenhet av taxitrafik.

Enligt VV:s praxis för bedömningen av om det åberopade arbetet skall anses ha gett tillräcklig erfarenhet, bör vederbörande ha tjänstgjort som förare av taxifordon före avregleringen (den 1 juli 1990) antingen på heltid i minst ett år eller på deltid i minst tre år samt även regelbundet ha kört taxi under det senaste året före ansökan. VV:s avslagsbeslut kan överklagas till regeringen (Kommunikationsdepartementet).

## 8.5 Vägverkets föreskrifter m.m.

Enligt bemyndigande får VV meddela vissa föreskrifter för verkställigheten av bestämmelserna i körkorts- resp. yrkestrafikförfattningarna (bl.a. 95 och 99 §§ KKF samt 12 d och 17 §§ YTF).

Vad gäller körkortsundervisningen inför förarprovet skall den bedrivas enligt kursplaner som VV fastställer (65 § andra stycket KKF). För behörigheten TAXI har VV utfärdat en kursplan i föreskrifterna VVFS 1995:5. Utbildningen skall innehålla teoriutbildning och körutbildning. Den förstnämnda skall avse fordonskännedom samt kunskap om trafikregler, trafikens förrädiska situationer och om människans begränsade förmåga. Körutbildningen skall avse fordonskännedom, manövrering, körning i trafik och körning under särskilda förhållanden.

VV utfärdar förarlegitimationen (12 e § YTF) och verket har meddelat föreskrifter härom i VVFS 1994:30 med ändringar i VVFS 1994:53. Legitimationshandlingen skall vara utformad på visst sätt. Den skall bl.a. innehålla uppgift om innehavarens namn och personliga förarkod och vara försedd med ett välliknande foto av innehavaren jämte dennes namnteckning. Den skall vara så placerad i fordonet att den är väl synlig för passagerare i fram- och baksäte i såväl dagsljus

som mörker. Har legitimationshandlingen förstörts eller förkommit skall detta anmälas till länsstyrelsen. Om legitimationen återkallats därför att föreskriven körkortsbehörighet saknas skall legitimationen lämnas ut när föreskriven körkortsbehörighet återfås. Anmärkning om grund för återkallelse av legitimationen skall noteras i körkortsregistret.

VV:s föreskrifter VVFS 1994:31 om prov för taxiförare anger att föreskrifterna gäller prov för förare av fordon som används i taxitrafik. Provet skall omfatta de krav på yrkeskunnande som sägs i VVFS 1994:32 (se nedan). Det skall genomföras på svenska språket och avläggas inför tjänsteman hos VV. Hinder för prov föreligger om sökandens identitet inte kan fastställas eller sökanden på grund av annan omständighet inte bör genomgå prov. Vad som kan utgöra sådan omständighet anges inte. Frågor om undantag från föreskrifterna prövas av VV.

VV:s föreskrifter VVFS 1994:32 om yrkeskunnande hos taxiförare (med ändringar i VVFS 1994:54) omfattar krav på kunskaper i kartläsning, lokalkännedom (för förare folkbokförda i Stockholms län), olika passagerares behov av hjälp samt grundläggande kunskap om de författningar som reglerar den yrkesmässiga trafiken. Undantag från föreskrifterna prövas av VV.

## 8.6 Körkortsregler angående behörighet m.m.

Körkortslagstiftningen är av vital betydelse för regleringen på yrkestrafikområdet. Fr.o.m. den 1 juli 1996 gäller regler som är anpassade till EG-direktivet 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort, det s.k. körkortsdirektivet. EG-anpassningen grundar sig på förslag av 1994 års körkortsutredning (K 1994:13) och har behandlats i prop. 1995/96:118 (bet. 1995/96:TU14, rskr. 1995/96:195, SFS 1996:320). Av intresse i detta sammanhang är främst ändrade åldersgränser och bestämmelser om obligatoriska läkarundersökningar i vissa fall. Det bör också nämnas att reglerna om utländska körkort, vilka hittills funnits i förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort, med vissa ändringar har arbetats in i körkortslagen (1977:477), KKL, se 15 a—15 e §§ samt 31 a §. Den följande framställningen utgår från de nya, fr.o.m. den 1 juli 1996 gällande reglerna.

I KKL återfinns de grundläggande bestämmelserna för de behörigheter som krävs för att över huvud taget få föra fordon av olika slag medan tillämpnings- och verkställighetsföreskrifter finns i körkortsförordningen (1977:722), KKF. Lagen gäller behörigheten att föra

motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Behörigheten anges numera med bokstaven A för motorcykel, A1 för lätt motorcykel, B för personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn och motorredskap klass I, C för tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, D för buss samt E för släpfordon, oavsett antal och vikt. Behörighet att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärks i körkort med beteckningen TAXI (1 § KKL). Personbil, lätt lastbil eller terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har körkort med taxibehörighet eller körkort med behörigheten D (5 §).

I KKL återfinns också ansvarsbestämmelser om att den som för fordon i yrkesmässig trafik utan att vara berättigad till det skall dömas till böter (35 §). Denna bestämmelse tar sikte på bl.a. taxitrafik (jfr 5 § KKL).

För att få körkort krävs att vederbörande ansöker om körkortstillstånd. Ett sådant får meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Vid prövningen av de personliga förhållandena skall särskilt beaktas om sökanden är känd för ett nyktert levnadssätt och om det kan antas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Vid prövningen av de medicinska förhållandena skall beaktas att sökanden har tillfredsställande trafiksyn med eller utan glasögon eller linser och tillräcklig hörselförmåga med eller utan hörapparat för att föra fordon av det slag ansökan avser och att sökanden även i övrigt uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till trafiksäkerheten. Den som söker eller innehar körkortstillstånd eller körkort är skyldig att underkasta sig läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning, som behövs för prövningen (7 § KKL).

Ansökan om körkortstillstånd skall göras skriftligen på särskild blankett. Till ansökningshandlingen skall fogas en hälsodeklaration, som skall vara undertecknad av sökanden på heder och samvete, och ett intyg om synprövning. Om ansökningen avser ett körkort med behörigheten C eller D eller med taxibehörighet skall i stället ett läkarintyg ges in. Länsstyrelsen skall i vissa fall förordna om personutredning när ansökningen har kommit in, nämligen om ansökan avser behörigheterna D eller TAXI. En sådan utredning består i normalfallet av en kontroll i RPS person- och belastningsregister. Om sökanden inte förekommer i registret behöver någon ytterligare utredning inte göras. I annat fall skall personutredningen göras av polismyndigheten i sökandens folkbokföringsort eller, om sökanden

inte är folkbokförd i landet, av polismyndigheten i den ort där sökanden vistas. Utredningen skall innehålla ett yttrande från polismyndigheten om sökandens lämplighet som körkortshavare och en redogörelse för de omständigheter på vilka yttrandet grundas. Länsstyrelsen får själv eller genom polismyndighet föranstalta om ytterligare utredning. Därvid kan länsstyrelsen förelägga sökanden att inom en viss tid ge in ett läkarintyg. I föreläggandet får föreskrivas att undersökning skall verkställas av en viss person eller av en person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande (11 § KKF).

Reglerna beträffande körkortsålder återfinns i 12 § KKL. Där sägs, att sökanden vid tidpunkten för utlämnandet av körkort skall ha uppnått en ålder av 18 år för behörigheten A, 16 år för behörigheten A1, 18 år för behörigheten B, 18 år för behörigheten C (sänkt från 19 år), 21 år för behörigheten D (höjt från tidigare gällande 20 år), 18 år för behörigheten E (sänkt från 19 år) samt 19 år för taxibehörighet. Förarprov för behörigheten C eller D eller för taxibehörighet får avläggas endast om sökanden har körkort med behörigheten B (12 § andra stycket).

Enligt nu gällande regler kan den som har B-behörighet förvärva en högre körkortsbehörighet. För att förvärva behörigheten TAXI krävs ett praktiskt prov i körskicklighet. Vid det praktiska körprovet skall vissa moment klaras av, dvs. viss körskicklighet skall uppnås som är högre för TAXI-behörigheten än för B-behörigheten. I 14 § KKL finns bestämmelser om förarprov. Dessa kompletteras med bestämmelser i 16 § KKF, varav framgår att förarprovet består av förhör och körprov. I sistnämnda paragraf regleras närmare förfarandet vid provtillfället m.m.

I enlighet med EG:s körkortsdirektiv har i 15 § sista stycket KKL införts bestämmelser om regelbundna läkarundersökningar vid tioårsförnyelse av körkort med behörigheterna C, CE, D eller DE från det att körkortshavaren har fyllt 65 år. Obligatoriska läkarundersökningar skall alltså påbörjas vid den tioårsförnyelse som inträffar närmast efter det att innehavaren har fyllt 65 år. Möjlighet för länsstyrelse att anmana körkortshavare, som inte självmant förnyar körkortet vart tionde år, har också införts (24 § KKF).

Enligt 16 § KKL skall ett körkort återkallas under vissa förutsättningar, såsom vid trafiknykterhetsbrott, trafikbrott, viss annan brottslighet, opålitlighet i nykterhetshänseende, sjukdom m.m. I vissa fall får återkallelsen begränsas till att avse en viss del av behörigheten (17 §). Enligt andra stycket i 17 § gäller nämligen fr.o.m. den 1 juli 1993, att om ett körkort omfattar behörigheten D eller taxibehörighet, får sådan behörighet återkallas, om körkortshavaren har gjort sig skyldig till brottslig gärning som visar att han inte är lämplig att

inneha körkort med ifrågavarande behörighet. Det kan också visa sig att föraren inte längre uppfyller de medicinska krav som ställs upp för innehav av sådan behörighet (prop. 1992/93:189, bet. 1992/93:TU37).

I propositionen angående ändringen nämnde regeringen såsom exempel på fall där återkallelse av delbehörighet kunde bli aktuell, att en person som dömts för våldtäkt skulle kunna få taxi- eller bussbehörigheten återkallad. Beträffande bakgrunden till förslaget anfördes (s. 5) att det initierats av Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor. Föreningen hade framhållit, att enligt dittillsvarande praxis en körkortshavare i allmänhet inte ansetts olämplig som motorfordonsförare på grund av exempelvis våldtäkt och narkotikabrott om inte brotten bedömts som grova. Föreningen hade därför föreslagit att en möjlighet skulle införas i KKL att återkalla behörigheten TAXI och bussbehörigheten D för körkortshavare som gjort sig skyldiga till angivna brott som inte bedömts vara grova.

I propositionen (s. 6) angav regeringen vidare, att det med systemet med en avreglerad taxinäring inte kan uteslutas, att en person som dömts för exempelvis våldtäkt arbetar som taxichaufför. Detta kan skapa oro och rädsla hos allmänheten, vilket är negativt för taxirörelsen som helhet. Det framhölls även att lydelsen inte direkt pekar ut brotten våldtäkt och narkotikabrott samt att det kan finnas fler brott som i och för sig inte diskvalificerar en körkortshavare som förare av körkortspliktigt fordon, men som innebär att den dömde får betraktas som direkt olämplig att mot betalning utföra personbefordran.

Som nämnts ovan trädde ändringarna i kraft den 1 juli 1993. Emellertid har endast ett fåtal fall av återkallelse av delbehörighet skett sedan regeln infördes. Från Stockholms län kan noteras att återkallelse av delbehörighet av körkortsinnehav enligt 17 § KKL hittills inte förekommit i något fall. Endast två sådana mål har blivit föremål för prövning i kammarrätt och inte något i Regeringsrätten.

### *Medicinska krav för körkort*

Såsom framgått ovan finns bestämmelser om medicinska krav i 7 § KKL. Någon ytterligare reglering härav finns inte i KKL eller KKF. I stället ankommer det på VV att efter samråd med Socialstyrelsen meddela ytterligare medicinska föreskrifter för innehav av körkort eller traktorkort (95 § KKF). Föreskrifterna är fullt ut bindande för de tillämpande myndigheterna, även i fråga om återkallelse av körkort.

De nu gällande föreskrifterna om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort eller taxibehörighet har beslutats år 1984 av Socialstyrelsen, som då hade bemyndigande att utfärda sådana

föreskrifter. De är intagna i SOSFS 1984:31 och är uppdelade i första hand mellan de lägre (A, B, BE) resp. de högre (C, CE, DE, TAXI) behörigheterna och i andra hand efter medicinska förhållanden. Det kan här nämnas att högre krav ställs på psykiska funktioner för behörigheterna D och TAXI än för B- och C-behörigheterna, dvs. en skyddsaspekt vid personbefordran är inbyggd i kraven. Trafiksäkerhetsverket, TSV, övertog den 1 januari 1990 ansvaret för de trafikmedicinska frågorna från Socialstyrelsen. Den 1 juli 1991 ersattes diabetesavsnittet i SOSFS 1984:31 med TSVFS 1991:29.

VV har nyligen utarbetat ett förslag till nya föreskrifter om medicinska krav. Förslaget till föreskrifter är ett led i en anpassning till minimikraven i EG-direktivet 91/439/EEG. Körkort får enligt artikel 7 i direktivet utfärdas endast till sökande som uppfyller de medicinska krav som fastställs i dess bilaga 3. I bilagan anges de minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som krävs för körkortspliktiga fordon. De svenska föreskrifterna är mer preciserade än den motsvarande EG-regleringen.

Förslaget till föreskrifter gäller i första hand de medicinska kraven för innehav av körkort och traktorkort. Med beteckningen grupp II avses körkortsbehörigheten C eller CE och med grupp III nuvarande behörigheten DE eller TAXI. I 1 kap. 4 § har formulerats en allmän utgångspunkt för den medicinska körkortsprövningen. Därvid säkerställs att varje medicinskt förhållande som innebär en klar trafiksäkerhetsrisk utgör hinder för körkortsinnehav, oberoende av såväl diagnos som närmare föreskrifter i följande kapitel.

I 2 kap. har som en EG-anpassning kraven skärpts för körkortsinnehav i grupp III på viss synskärpa på det sämre ögat.

Enligt 3 kap. skall hörselförmågan för grupp III vara sådan att körkortshavaren har möjlighet att kommunicera med passagerare och andra trafikanter. Detta krav skall anses uppfyllt om vanlig samtalsstämma uppfattas på fyra meters avstånd på ena örat med eller utan hörapparat.

I 5 kap. är utgångspunkten att hjärt- eller kärlsjukdom inte annat än undantagsvis utgör hinder för privatbilisten. För grupp II och III ställs dock betydligt strängare krav och utesluts två huvudkategorier av sjukdomstillstånd i vissa fall, nämligen ischemisk hjärtsjukdom och nedsatt klaffunktion.

Reglerna om diabetes är i fråga om innehav och undantag oförändrade i förhållande till vad som gäller i dag, medan en viss justering gjorts när det gäller omprövning. Diabetessjukdom som behandlas med insulin utgör således hinder för körkortsinnehav i grupp II och III.

Neurologiska sjukdomar behandlas i 7 kap. För förare i grupp II och III skall beaktas den ökade trafiksäkerhetsrisk som följer med

sådant innehav. Reglerna om epilepsi har i förslaget utökats betydligt i jämförelse med nuvarande föreskrifter, dels därför att det är en stor ärendegrupp, dels därför att bedömningen ofta är svår.

Allvarlig störning av de kognitiva funktionerna — varseblivning, minne, begreppsbildning m.m. — utgör hinder för innehav av körkort (10 kap.), liksom vissa vakenhetsstörningar (11 kap.).

I 12 kap. behandlas bruk av alkohol, narkotika m.m.

Till en ansökan om körkortstillstånd för grupp II eller III skall fogas ett läkarintyg. Närmare bestämmelser härom finns i 18 kap.

Förslaget till medicinska föreskrifter bereds för närvarande inom Kommunikationsdepartementet och nya regler beräknas träda i kraft under senare delen av år 1996.

I sammanhanget bör uppmärksammas bestämmelserna i 17 a § KKL om läkares underrättelseplikt. Denna paragraf lyder:

> Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort, skall läkaren anmäla det till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver dock inte göras om det finns anledning anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens anvisning att avstå från att föra körkortspliktigt fordon.

## 8.7 Samordning av körkortsbehörigheten TAXI och den särskilda förarlegitimationen för taxi

För förare av taxifordon krävs såsom nämnts en särskild körkortsbehörighet TAXI eller innehav av D-behörighet (buss). När reglerna om den särskilda förarlegitimationen infördes innebar det en påbyggnad av ytterligare ett steg i prövningen av en taxiförare, dvs. förutom en prövning av det teoretiska och praktiska trafikmässiga kunnandet, även en prövning av kunnandet som yrkesförare samt en vandelsprövning. Redan vid införandet restes kritik mot den nya ordningen, som framför allt befarades bli svåradministrerad.

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) behandlas frågan om taxibehörigheterna och anförs bl.a. följande (s. 43).

> En särskild fråga som enligt propositionen (1993/94:168) behöver utredas ytterligare är det problem som kan uppstå med de två

slagen av behörighet för att köra taxifordon nämligen *körkort med taxibehörighet* samt *taxiförarlegitimation*. Det senare slaget av behörighet förutsätter i sin tur prövning av såväl yrkeskunnande som vandel. Problem kan således uppstå i en del fall då en taxiförares körkort för taxi återkallas av den länsstyrelse som har utfärdat körkortet, utan att taxiförarlegitimationen återkallas, på grund av att beslutsrätten i detta fall finns hos en annan länsstyrelse, nämligen länsstyrelsen i det län där föraren är folkbokförd.— — — En mera hållbar lösning är självfallet att det finns endast ett slag av taxiförarbehörighet. Det ligger närmast till hands att pröva i vad mån bestämmelserna enligt körkortslagen kan tas bort och därefter låta reglerna om taxiförarlegitimation enligt YTL i stället vara ensamt gällande.

*Åldersgräns för taxiförare*

Den svenska yrkestrafiklagstiftningen saknar bestämmelser om ålderskrav för den som för fordon i yrkesmässig trafik. Åldersgränserna återfinns i stället i körkortslagstiftningen. Enligt 12 § KKL gäller beträffande taxibehörighet, att sökanden vid tidpunkten för utlämnandet av körkort skall ha uppnått en ålder av 19 år. Åldersgränsen för behörigheten C (tung lastbil) och E (släpfordon) har sänkts från 19 till 18 år, medan gränsen för behörigheten D (buss) har höjts från 20 till 21 år. Förarprov för taxibehörighet eller D-behörighet, som alltså ger rätt att föra personbil i yrkesmässig trafik för personbefordran, får avläggas endast om sökanden har körkort med behörigheten B såvida sökanden inte inom de tre senaste åren har haft körkort med den behörighet som provet avser.

*Utländska regler om åldersgränser*

Någon särskild behörighet TAXI, motsvarande den i KKL, finns inte i EG-reglerna. Särskilda åldersgränser gäller däremot för förare i yrkesmässig trafik enligt rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. Bestämmelserna föreskriver en viss minimiålder för förare vid godstransporter resp. vid persontransporter. Förare i den senare gruppen skall ha fyllt 21 år. Liksom övriga bestämmelser på transportområdet omfattar dessa regler dock inte taxitrafik utan endast den tyngre trafiken med bussar och lastbilar.

I en del länder regleras den yrkesmässiga trafiken genom bl.a. bestämmelser om minimiålder för förare. I Danmark finns en 21-årsgräns för samtliga förare i yrkesmässig trafik. Finland däremot, som har krav på ett särskilt körkort för yrkesmässig persontrafik med personbil, saknar regler om lägsta ålder för yrkesförare. Dock gäller ett krav på innehav av körkort sedan minst ett år.

*Överväganden och förslag*

A. Allmänt

Redan när den särskilda förarlegitimationen för taxi infördes uppmärksammades, såsom framgått ovan, nackdelarna med dubbla behörighetskrav (prop. 1993/94:168 s. 25 och 64). Enligt våra direktiv skall vi därför överväga om nuvarande ordning kan ersättas med endera ett krav på särskild förarlegitimation eller en särskild körkortsbehörighet. I denna fråga bör vi samråda med Körkortsutredningen. Med anledning härav får vi, efter samråd med nämnda utredning, anföra följande.

Den samordning av taxibehörigheten och den särskilda förarlegitimationen som visat sig påkallad bör, enligt vår samstämmiga uppfattning, ske inom ramen för yrkestrafiklagstiftningen. Bestämmelserna om de särskilda krav som i olika avseenden ställs på en taxiförare har nämligen ett naturligt och nära samband med övrig reglering av yrkestrafiken och dess problembild. Det är då rimligt att de behandlas inom ramen för denna lagstiftning. Denna lösning bidrar till en renodling av regelsystemen och sammanfaller också med den som förordades i departementspromemorian Ds 1994:100, se ovan. Några nackdelar är dock ofrånkomliga, främst att en dubbelreglering sker av vissa förfarandefrågor.

Vad härefter gäller regelverket för den särskilda förarlegitimationen kan konstateras att de krav som vid ikraftträdandet av 14 a § YTL ställdes upp för innehav av legitimationen — att inneha föreskriven körkortsbehörighet och med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedömas vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik — efter den inledande fasen har haft avsedd effekt. Vi föreslår kompletteringar av dessa regler i de avseenden, där brister i det ursprungliga regelsystemet visat sig förekomma. Bristerna hänför sig emellertid inte till de allmänna förutsättningarna utan avser i allt väsentligt hanteringsfrågor. Mot bakgrund härav saknas det enligt vår uppfattning anledning att föreslå ändringar beträffande de grundläggande allmänna kraven på

yrkeskunnande och laglydnad vid ansökan om förarlegitimation för taxi.

Det grundläggande krav som ställs på förare av fordon i taxitrafik är givetvis innehav av körkort. KKL:s nuvarande regler i det avseendet är uppbyggda kring taxibehörigheten. För att erhålla denna krävs att sökanden uppnått 19 års ålder samt att han genomgått såväl ett praktiskt som ett teoretiskt prov.

De krav som ställs på den som förvärvar körkortsbehörigheten TAXI har inte sin motsvarighet i EG-direktivet om körkort. Behörigheten att befordra passagerare är i EG-reglerna i stället knuten till fordonet, dvs. ett generellt krav på B-behörighet gäller för fordon som har en tillåten totalvikt av högst 3 500 kg och som inte har fler än åtta sittplatser utöver förarsätet (artikel 3). För körkortsbehörigheten D gäller en 21-årsgräns. Samma åldersgräns har införts i Sverige att gälla fr.o.m. den 1 juli 1996. Den högre åldersgränsen föranleds av det ansvar det innebär att handha persontransporter med buss. Samma skäl för åldersgräns kan anföras i fråga om förare av taxifordon. I sammanhanget förtjänar vidare att noteras det generella danska kravet på yrkesförare om uppnådda 21 års ålder, som nämnts ovan.

Att bibehålla den nuvarande åldersgränsen 19 år för taxibehörigheten — eller till och med sänka den till 18 år, som nyligen skett beträffande körkortsbehörigheten C — är mindre tilltalande. Den som för fordon i yrkesmässig trafik för personbefordran har nämligen en särställning på flera olika sätt. Skäl talar därför enligt vår mening för att sökanden skall ha uppnått 21 års ålder för att få köra taxi och att denna regel kombineras med ett krav på en viss tids innehav av ett i Sverige gällande körkort med den grundläggande behörigheten B. Härigenom kan sökanden förväntas ha i tillräcklig grad övat upp sin praktiska körförmåga och ha uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt. Enligt vad som har upplysts från Körkortsutredningen skall även fortsättningsvis D-behörighet ges till den som har B-behörighet eller inom de senaste tre åren har haft D-behörighet. Någon minsta tid för innehav av B-behörighet skall inte krävas. Med hänsyn härtill bör taxiförarlegitimation kunna utfärdas till den som har en i Sverige gällande D-behörighet, oberoende av hur lång tid han har haft körkort. Vidare bör taxiförarlegitimation efter återkallelse kunna ges till den som inom de tre senaste åren har haft sådan.

Erfarenhetsmässigt har det inte varit i fråga om den praktiska körskickligheten som kritik har riktats mot sökande eller innehavare av körkortsbehörigheten TAXI. Det särskilda körprovet kan därför utmönstras. Däremot har brister ibland kunnat konstateras beträffande förarnas allmänna inställning till beteendet i trafiken, till trafiksäkerheten samt till kundernas säkerhet. För att förbättra trafikuppträdandet

får det ankomma på VV att i kunskapsprovet för taxiförarlegitimationen bygga in sådana moment som har att göra med förarens attityder i dessa hänseenden.

*Sammanfattningsvis* föreslår vi alltså en 21-årsgräns för erhållande av taxiförarlegitimation och att körkort med B-behörighet skall ha innehafts under minst två år. Det ligger i sakens natur att detta innehav inte får ha brutits genom att körkortet under någon tid har varit omhändertaget eller återkallat. Innehav av B-behörighet skall även vara ett krav för att taxiförarlegitimationen skall gälla efter utfärdandet. Taxiförarlegitimation skall också kunna ges till den som har D-behörighet (ingen tidsgräns) och till den som tidigare, inom de tre senaste åren har haft legitimation.

Den som ansöker om taxiförarlegitimationen skall vidare uppfylla nödvändiga medicinska krav. Detta kan ske genom att VV, på samma sätt som beträffande körkort, får bemyndigande att efter samråd med Socialstyrelsen meddela närmare föreskrifter.

Såsom framgått av det föregående skall innehavare av körkort med behörigheten C, CE, D eller DE och som har uppnått 65 års ålder, för att kunna förnya sitt körkort, visa att de medicinska kraven för innehavet fortfarande är uppfyllda (15 § fjärde stycket KKL). Detta innebär med andra ord att ett läkarintyg skall ges in vid det förnyande av körkortet som skall ske vart tionde år. Reglerna har förts in som en anpassning till EG-reglerna.

Vi har i anslutning till att nu nämnda regler införts i KKL ställt oss frågan dels om man skall införa en högsta åldersgräns för innehav av taxiförarlegitimation, dels om det är befogat att införa krav på obligatoriska läkarundersökningar efter viss uppnådd ålder. Beträffande bådadera kan till en början konstateras, att det saknas särskilda EG-regler.

Vad först gäller frågan om en högsta åldersgräns för innehav av taxiförarlegitimation menar vi, att en sådan regel skulle vara alltför onyanserad. Den skulle — för att tillgodose praktiska behov — behöva kombineras med ett dispensförfarande som skulle kräva alltför stora insatser jämfört med nyttan med regeln.

Vad gäller frågan om återkommande obligatoriska läkarundersökningar är den trafiksäkerhetshöjande effekten av sådana kontroller inte verifierad (jfr regeringens uttalande i prop. 1995/96:118 s. 19 och 20). Om de skall ha någon effekt vad gäller taxiverksamheten bedömer vi, att de bör utföras betydligt oftare än vad som följer av de nu antagna reglerna för högre körkortsbehörigheter. Det framstår därvid som lämpligt att i första hand kommunerna i samband med upphandling för färdtjänst och skolskjutsning uppmärksammar problematiken och ställer krav på att förarna med vissa intervaller skall

genomgå läkarundersökning. Eventuellt kan, vad gäller skolskjutsning, regler härom tas in i förordningen (1970:340) om skolskjutsning.

Vidare bör uppmärksammas reglerna i 17 a § KKL om läkares underrättelseplikt vid undersökning av körkortshavare. En motsvarighet härtill — men mera skärpt än den nuvarande i KKL — bör finnas i yrkestrafiklagstiftningen.

Mot bakgrund av det anförda anser vi att det för närvarande saknas skäl att föreslå regler om vare sig högsta åldersgräns eller obligatoriska läkarundersökningar när det gäller taxiförare. Vi vill dock påpeka att det rent tekniskt är möjligt att för taxiförarlegitimationen införa ett system som motsvarar det som har beslutats i fråga om högre körkortsbehörigheter. Legitimationen skall nämligen liksom körkortet förnyas senast tio år efter utfärdandet (nuvarande 12 e § tredje stycket YTF jämfört med 23 § KKF).

När det gäller utformningen av själva behörighetshandlingen för körkort resp. taxiförarlegitimationen för taxi gör vi följande överväganden. Fråga uppkommer bl.a. om taxiförarlegitimationen bör utgöra en separat handling skild från körkortet. Det ligger i sakens natur att det kan uppstå situationer där vederbörandes lämplighet som taxiförare ifrågasätts, utan att detta samtidigt omfattar körkortsinnehavet. Konsekvensen kan då bli att vederbörandes taxiförarlegitimation återkallas, medan något ingripande mot körkortet — den allmänna B-behörigheten — inte sker. I prop. 1993/94:168 uttrycktes detta särskilda krav på taxiföraren så, att höga krav bör ställas på en taxiförares vandel och att en given legitimation därför bör återkallas så snart föraren gjort sig skyldig till sådan brottslighet som rubbar tilliten till honom som yrkesutövare. Dessa tankar bör alltjämt äga giltighet. Redan härav följer att de två behörighetshandlingarna bör vara åtskilda. Därtill kommer det särskilda kravet, betingat av hänsyn till kundens trygghet, att taxiförarlegitimationen skall hållas väl synlig för passagerarna i taxifordonet (12 d § tredje stycket YTF). Även denna omständighet talar av praktiska hänsyn för att legitimation och körkort bör vara åtskilda.

Till följd av våra förslag kan taxibehörigheten i 1 § KKL slopas och därmed möjligheten att återkalla denna enligt 17 § andra stycket KKL. Förslaget föranleder att vissa bestämmelser som nära ansluter till körkortslagstiftningens reglering behövs för taxiförarlegitimationen. De närmare detaljerna härom framgår av följande delavsnitt, författningsförslagen och författningskommentarerna.

B. Krav på förarbehörighet i vissa fall

Enligt 5 § KKL får personbil, lätt lastbil eller terrängvagn föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har körkort med taxibehörighet eller körkort med behörigheten D.

Vidare gäller enligt samma paragraf att traktortåg, tung terrängvagn eller motorredskap med tillkopplat släpfordon får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller körkort med taxibehörighet.

Vi föreslår efter samråd med Körkortsutredningen att bestämmelser i de hänseenden som regleras i 5 § KKL skall tas upp i nya YTL. En utgångspunkt är därvid att taxibehörigheten ersätts med taxiförarlegitimationen.

Vad först gäller personbilar och lätta lastbilar som förs i yrkesmässig trafik noteras att detta kan ske såväl i taxitrafik som i linjetrafik. I fråga om taxitrafiken gäller redan att det för förande av fordon däri krävs taxiförarlegitimation. Vi föreslår att det även för förande av personbil eller lätt lastbil i linjetrafik skall krävas taxiförarlegitimation, se 3 kap. 1 § YTL.

Vad gäller terrängvagnar i yrkesmässig trafik för personbefordran rör det sig i praktiken främst om s.k. snövesslor. Grundkravet för förande av terrängvagn är att man har B-behörighet (1 och 2 §§ KKL). Vi menar att det varken med hänsyn till de krav som terrängvagnarna ställer på förarnas körförmåga eller med hänsyn till trafikmiljön är befogat att ställa upp innehav av D-behörighet som ett obetingat krav för att få föra dessa fordon i yrkesmässig trafik.

I 5 § andra stycket KKL anges att traktortåg, tung terrängvagn eller motorredskap med tillkopplat släpfordon får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har körkort med taxibehörighet.

Med traktortåg förstås enligt 1 § gällande YTL en traktor med tillkopplat släpfordon. Fordonsekipage av denna typ används i viss omfattning i yrkesmässig trafik för transport av gods. Det i KKL uppställda behörighetskravet är därför motiverat i fråga om dem. För *tung* terrängvagn (tjänstevikt över 2 000 kg) bör också gälla nu nämnda behörighetskrav. För vanlig terrängvagn är det emellertid i linje med det ovan sagda inte motiverat med högre krav än behörigheten B i någon form av yrkesmässig trafik.

Beträffande motorredskap med tillkopplat släpfordon gör vi följande överväganden.

Enligt definitionen i 3 § fordonskungörelsen (1972:595), FK, förstås med motorredskap ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods.

Motorredskap delas in i motorredskap klass I och motorredskap klass II. Till motorredskap klass I hänförs motorredskap som är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 30 km/tim. Som motorredskap klass II räknas motorredskap som är konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim. Motorredskap klass I får enligt 66 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) inte föras med högre hastighet än 50 km/tim.

Som utgångspunkt gäller således att motorredskap som transportredskap får användas endast för korta förflyttningar av gods. Från persontransporter kan helt bortses. Godstransporterna torde vara ytterst sparsamt förekommande och mycket begränsade vad gäller transportsträckor m.m. Framför allt gäller detta i yrkesmässig trafikutövning åt annan. De godstransporter som förekommer kan antas till den helt övervägande delen avse transporter i egen regi vilka inte faller under begreppet yrkesmässig trafik och där det inte krävs någon högre behörighet än den gängse, dvs. för motorredskap klass I B-behörighet och för motorredskap klass II traktorkort eller körkort med B-behörighet (2 och 4 §§ KKL).

När kravet på innehav av behörigheten C, D eller E eller taxibehörighet för rätt att i yrkesmässig trafik föra motorredskap tillkom anfördes som skäl härför, att man borde skapa principiell överensstämmelse med vad som redan gällde i fråga om traktortåg. Se härom prop. 1976/77:113 s. 32. Vi menar emellertid att i praktiken, såsom framgår ovan, användningen av motorredskap i nu aktuellt hänseende på ett påtagligt sätt skiljer sig från vad som är fallet beträffande traktorer. Mot bakgrund härav finns det enligt vår uppfattning inte fog för att kräva särskild behörighet när motorredskap med tillkopplat släpfordon förs i yrkesmässig trafik. Det kan tilläggas att det inte krävs trafiktillstånd för godstransporter med motorredskap och till detta kopplat släpfordon. Se 1 § gällande YTL och 1 kap. 1 § i den nu föreslagna.

*Sammanfattningsvis* bör i nya YTL föreskrivas dels att personbil eller lätt lastbil får föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation (3 kap. 1 §), dels att traktortåg eller tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har taxiförarlegitimation (3 kap. 9 §).

## 8.8 Lämplighetsprövningen för taxiförarlegitimationen

Enligt 14 a § YTL får den särskilda förarlegitimationen ges till den som innehar föreskriven körkortsbehörighet och som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik. I förarbetena till bestämmelsen (prop. 1993/94:168 s. 23), angavs att förslaget om en vandelsprövning av förarna bör ses mot bakgrund av att en passagerare i ett taxifordon i hög grad är beroende av den enskilde förarens agerande och att taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkesskicklighet är helt avgörande för resenärens trygghet, varför stor vikt bör läggas vid förarens egenskaper.

En fråga som uppmärksammats vid tillämpningen av de nya bestämmelserna är vilken inverkan på innehavet av taxiförarlegitimationen som vissa typer av brott och då företrädesvis begångna trafikbrott har. I specialmotiveringen till 14 a § YTL (prop. s. 40 och 41), se ovan, nämndes att *brott mot person och mera allvarliga tillgreppsbrott* i allmänhet bör leda till att föraren bedöms olämplig, liksom naturligtvis *sexualbrott och våldsbrott*, samt att vid brott av nu angiven art legitimation i allmänhet bör vägras även om brottet i sig varit av relativt lindrig karaktär. Däremot framhölls att sådan bristande laglydnad, som består i t.ex. *brott mot skatte- och uppbördslagstiftningen*, av naturliga skäl i första hand bör tillmätas vikt vid lämplighetsprövning i samband med trafiktillstånd. När det gäller *trafikbrott* påpekades, att dessa vanligen inte torde behöva beaktas vid förarlegitimationen utan i samband med prövning av körkortsinnehavet.

Om en innehavare av förarlegitimation inte uppfyller de nämnda kraven på lämplighet skall förarlegitimationen återkallas. Ett sådant beslut gäller enligt 18 § YTF omedelbart.

### *Praxis rörande vandelsprövningen*

Beträffande domstolsavgöranden på kammarrätts- resp. länsrättsnivå har VV gjort en praxissammanställning i rapporten Taxiförarlegitimeringen — En lägesbeskrivning (publ. 1996:8).

Regeringsrätten har hittills prövat endast ett fåtal mål avseende vandelskraven för den särskilda förarlegitimationen för taxi.

I ett fall hade en person R under perioden februari—november 1991 gjort sig skyldig till olaga hot gentemot sin före detta hustru och hennes sambo genom att uttala hotelser av innebörd att han skulle döda dem eller dottern. R dömdes den 4 december 1991 till skyddstill-

syn i förening med dagsböter. R dömdes vidare den 13 mars 1992 för olaga hot av samma slag gentemot f.d. hustrun och svärfadern under januari 1992 till fängelse i sex månader. Slutligen hade R den 18 maj 1994 fört fordon mot rött ljus. Regeringsrätten beaktade inte det av R begångna trafikbrottet, men fann med hänsyn till de brott R i övrigt begått — olaga hot vid flera tillfällen — att han måste bedömas olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik (RÅ 1995 ref. 44 I).

I ett annat fall hade K den 7 oktober 1993 dömts för stöld till villkorlig dom och dagsböter. K hade tillgripit en jacka värd 1 899 kr, som han satt på sig och dolt under sin egen jacka. Regeringsrätten ansåg att K med hänsyn till omständigheterna hade begått ett sådant allvarligt tillgreppsbrott som skulle föranleda att han bedömdes olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik (RÅ 1995 ref. 44 II).

En person, JK, hade i egenskap av styrelse för två aktiebolag under tiden februari—december 1992 tillsammans med den faktiske företagsledaren varit ansvarig för bokföringen vilken åsidosatts. Vederbörande hade bedrivit egen taxiverksamhet under åren 1971—1986, först under enskild firma, därefter som handelsbolag och sedan som aktiebolag. Tingsrätten ansåg därför att han måste ha varit väl medveten om det ansvar som följer med att vara styrelse för ett aktiebolag som bedriver taxirörelse, och fann honom skyldig till grovt bokföringsbrott, medhjälp till oredlig uppbördsredovisning och brott mot uppbördslagen. Han dömdes till ett fängelsestraff. Regeringsrätten beaktade att syftet med vandelsprövningen är att stärka taxipassagerarnas trygghet och säkerhet, och fann därmed att de begångna brotten inte var av sådan karaktär att de gjorde honom olämplig som förare i taxitrafik (RÅ 1995 ref. 44 III).

I ytterligare ett fall hade H under 1992 gjort sig skyldig till sexuellt umgänge med barn. Han bedömdes därför vid länsstyrelsens vandelsprövning inte lämplig som förare i taxitrafik. Regeringsrätten fann det uppenbart att bl.a. tidigare brott, dessas art och den tid som förflutit sedan brotten begåtts, skall vägas in i bedömningen av en persons vandel. H:s invändning om att retroaktivitetsförbudet i 2 kap. 10 § regeringsformen skulle hindra att det brott han begått år 1992 beaktades vid en vandelsprövning år 1994 saknade fog, eftersom det inte är fråga om en sådan särskild rättsverkan av brott som avses i nämnda lagrum. H ansågs olämplig som förare i taxitrafik (RÅ 1995 not. 178).

*Överväganden*

Enligt gällande regler får den särskilda förarlegitimationen ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik. Under den relativt korta tid som bestämmelserna om taxiförarlegitimation har varit i kraft har hittills träffade avgöranden visat, att tillståndsmyndigheternas resp. domstolarnas uppfattning om hur prövningen av vederbörandes vandel bör ske i hög grad varierar. I allmänhet har bedömningen varit likartad vid t.ex. misshandelsbrott och tillgreppsbrott, dvs. de vanligare brottstyper som också nämns i specialmotiveringen till 14 a § YTL (prop. 1993/94:168 s. 40 och 41, se ovan). Däremot har inställningen till och bedömningen av begångna trafikbrott visat på betydande skillnader i synsätt. Från domstolarnas sida har bl.a. pekats på det orimliga i att vissa trafikbrott, med en viss tolkning av förarbetena till bestämmelsen om taxiförarlegitimation, inte skulle hindra vederbörande att behålla sin legitimation, men väl hindra honom från att behålla ett eventuellt tillstånd till taxitrafik.

Mot bakgrund av den individuella bedömning som sker av den som ansöker om förarlegitimation eller när vederbörandes innehav av legitimation sätts i fråga menar vi att det saknas skäl att i författningstexten uttryckligen ange de brott som skall beaktas vid bedömningen. När den särskilda förarlegitimationen infördes klargjorde regeringen de närmare förutsättningarna för prövningen, vilket återgetts ovan. Dessa uttalanden bör alltjämt äga giltighet. Det förtjänar dock här att strykas under, att begångna trafikbrott av någon betydenhet bör beaktas såväl vid lämplighetsprövningen för yrkestrafiktillstånd som när sådan prövning sker för den särskilda förarlegitimationen. Trafikregler och bestämmelser för att främja trafiksäkerheten hänger så intimt samman med verksamheten i ett trafikföretag — både tillståndshavarens och förarens yrkesutövning — att överträdelser av sådana bestämmelser tveklöst skall vägas in i en bedömning av en persons lämplighet i dessa hänseenden. Överträdelser av trafikregler medför naturligen oftast att förarens körkort sätts i fråga, varvid märks att körkort är en nödvändig förutsättning för innehav av taxiförarlegitimation. Med hänsyn till sistnämnda förhållande är det givetvis ofta tillräckligt att körkortet återkallas. Om så inte sker eller om ett sådant ingripande av någon anledning drar ut på tiden eller om återkallelsetiden (spärrtiden) för körkortsåterkallelsen inte bedöms vara tillräcklig vad avser taxiförarlegitimationen bör det emellertid finnas möjlighet att ingripa även mot den senare. Även andra typer av brott mot de författningar som reglerar trafikförhållandena än rena trafiköverträdelser, såsom de överträdelser som nämns såsom

återkallelsegrundande när det gäller trafiktillstånd, bör medföra att återkallelse av legitimationen sker. Det rör sig här bl.a. om överträdelser av yrkestrafikförfattningarna, brott mot körtidsreglerna eller överträdelser av bestämmelser om fordonets skick och utrustning.

Vid *ansökan* om taxiförarlegitimation bör det inte krävas att ett begånget brott dokumenteras genom ett lagakraftvunnet brottmålsavgörande eller motsvarande. Misstanke om brottslighet kan vara tillräcklig. Jämför i fråga om återkallelse förslaget i 5 kap. 12 § nya YTL. Se också motsvarande överväganden i fråga om trafiktillstånd i avsnitt 4.9.2.

När kravet på särskild förarlegitimation infördes framhölls att vandelsprövningen bör ses mot bakgrund av passagerarens krav på trygghet. Det ligger därför i sakens natur, att en förares rätt att erhålla en legitimation för att för egen del få en tryggad försörjning, eller hans krav på att av andra sociala skäl försäkras om att få arbeta som taxiförare, får stå tillbaka för hänsynen till passagerarna.

Det bör också framhållas att en förnyad lämplighetsprövning alltid bör ske innan legitimationen kan återfås efter återkallelse.

Enligt vårt förslag (se avsnitt 14.2.5 nedan) skall förande av fordon i taxitrafik utan taxiförarlegitimation medföra straff. En sådan förseelse bör vägas in när en ansökan om legitimation prövas. En sökande som har fört fordon i taxitrafik utan att inneha någon taxiförarlegitimation bör inte omedelbart meddelas en sådan legitimation.

## 8.9 Återkallelsegrunderna

Såsom vi har varit inne på i avsnitt 8.7 skall taxiförarlegitimationen gälla endast tillsammans med ett giltigt körkort. Detta medför att särskild återkallelse av legitimationen inte krävs när körkortet omhändertas eller återkallas annat än om de särskilda vandelskraven i YTL påkallar det. Det kan t.ex. krävas längre väntetid för återfående av legitimationen än för återfående av körkortet.

Formlig återkallelse av legitimationen kan alltså förbehållas de situationer då det är motiverat att gå utöver körkortsåterkallelsen. Rent allmänt kan sägas, att det här rör sig om sådana brott som rubbar förtroendet för föraren att ansvara för befordran av passagerare. Paralleller kan dras med den nuvarande möjligheten enligt 17 § andra stycket KKL att återkalla delbehörighet, se avsnitt 8.6 ovan. En sådan återkallelse kan komma i fråga vid vissa former av brottslighet, som i och för sig inte diskvalificerar en körkortshavare som förare av körkortspliktigt fordon, men som innebär att den dömde får betraktas som

direkt olämplig som taxiförare. I förarbetena till bestämmelsen (prop. 1992/93:189) nämndes som exempel våldtäkt och narkotikabrott.

Återkallelse av delbehörighet kan också avse fall då föraren inte längre uppfyller de medicinska krav som ställs upp för innehav av sådan behörighet. Eftersom särskilda medicinska krav nu föreslås knutna till taxiförarlegitimationen blir följden att legitimationen bör återkallas då föraren inte längre uppfyller uppställda krav i detta hänseende.

Enligt 14 a § YTL skall en taxiförarlegitimation återkallas inte bara vid brottslighet utan även ”om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger”. Vi har inte funnit något behov av denna allmänt hållna återkallelsegrund. Det kan också ifrågasättas om en så generell bestämmelse är lämplig. Vi föreslår därför inte någon motsvarighet till den.

## 8.10 Omhändertagande och interimistisk återkallelse

I KKL (23 §) finns regler om omhändertagande av ett körkort i vissa angivna situationer. Ett körkort skall omhändertas, *om* körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, *om* det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 16 § 1 eller 4 (bl.a. rattfylleri och trafikförseelser), *om* vederbörande till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, eller *om* körkortet är återkallat. Ett körkort skall enligt 19 § KKL återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas på någon av de grunder som avses i 16 § 1—7.

Enligt nu gällande regler är det alltså en förutsättning för att erhålla den särskilda förarlegitimationen för taxi att vederbörande innehar föreskriven körkortsbehörighet. Bestämmelser om att en legitimationshandling skall omhändertas i en situation då ett körkort omhändertas eller att legitimationen skall återkallas tills vidare när ett sådant ingripande sker beträffande körkortet saknas dock. Sedan kravet på den särskilda förarlegitimationen infördes har det uppstått tillämpningssvårigheter i nu beskrivna situationer. Enligt vad vi har erfarit har det förekommit att polismyndigheter har fattat beslut om omhändertagande av en legitimation trots att författningsstöd härför har saknats.

*Överväganden och förslag*

Reglerna om förarlegitimation har införts som ett skydd för tredje man, dvs. taxikunden, för att ge denne möjlighet att kontrollera att vederbörande förare är behörig. Bestämmelsen om att legitimationshandlingen skall hållas väl synlig i fordonet ligger i linje härmed. Det är mot denna bakgrund och av övriga ovan angivna skäl angeläget att nuvarande regler om den särskilda förarlegitimationen byggs ut med regler som medger att denna kan omhändertas i vissa situationer.

Enligt den ordning som vi föreslår ovan (avsnitt 8.7) skall taxiförarlegitimationen gälla endast i förening med körkortet (minst B-behörighet). Om ett körkort omhändertas och återkallas får detta alltså automatiskt till följd att legitimationen inte gäller. I ett fall då ett omhändertagande sker beträffande körkortet bör det dock i klarhetens intresse även beslutas att taxiförarlegitimationen skall omhändertas. Detta kan lämpligen ske i beslutet om körkortsingripande.

Vissa situationer kan uppkomma då innehavet av taxiförarlegitimationen ifrågasätts utan att så sker beträffande körkortsinnehavet. Det bör då finnas en möjlighet att omhänderta legitimationen utan att något ingripande sker beträffande körkortet. Detta kan aktualiseras exempelvis när vederbörande misstänks för ett brott, som inte medför att körkortsbehörigheten ifrågasätts men väl förarens lämplighet att ansvara för en passagerares säkerhet. Vidare bör det finnas en möjlighet att omhänderta en legitimation som är återkallad i andra fall än då körkort saknas. Det kan även här vara fråga om begångna brott som inte beaktas i körkortshänseende men väl när det gäller innehav av taxiförarlegitimation.

Om bestämmelser om omhändertagande av taxiförarlegitimation införs krävs även regler om interimistisk återkallelse av legitimationen. Ett omhändertagande av själva legitimationshandlingen bör nämligen, såsom fallet är beträffande körkort (jfr 41 § KKL), följas av ett rättsligt förfarande, där det mera noggrant prövas om föraren tills vidare skall vara berövad sin legitimation eller ej. Detta gäller dock inte då omhändertagandet är knutet till ogiltigheten av förarens körkort. I sådana fall blir omhändertagandet beroende av hur länge körkortet saknar giltighet.

I 5 kap. 12 § nya YTL föreslår vi att till grund för slutlig återkallelse av en taxiförarlegitimation skall beträffande frågan huruvida brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i en annan författning.

Mot bakgrund av det nu sagda föreslår vi således en ordning som innebär att en taxiförarlegitimation skall *omhändertas*, om förut-

sättningar för omhändertagande av förarens körkort föreligger enligt 23 § KKL eller om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt YTL. Vidare bör omhändertagande kunna ske då körkortet eller legitimationen är återkallade. Det bör införas en bestämmelse om interimistisk återkallelse av legitimationen av lydelse, att en taxiförarlegitimation skall *återkallas tills vidare* i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att slutligt återkallas på någon av de grunder som avses i YTL.

## 8.11 Spärrtid

En förarlegitimation skall återkallas om innehavaren genom brottslig gärning har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger (14 a § andra stycket YTL). Någon bestämmelse om att beslutet om återkallelse skall förses med spärrtid finns dock inte, såsom fallet är på körkortssidan. I fråga om körkort sägs i 21 § KKL att om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1—6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas.

För trafiktillstånd finns regler om återkallelse i 15 § YTL. Dessa regler innebär att om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, tillståndet skall återkallas. Grunderna för när återkallelse skall ske preciseras i 11 a § YTF. Vid återkallelse av ett trafiktillstånd gäller sedan den 1 januari 1994 enligt ett nytt andra stycke i 11 a § (SFS 1993:1638), att en tid på lägst tre och högst fem år skall bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik. Beträffande de närmare bestämmelserna om återkallelse av trafiktillstånd samt nordiska regler härom hänvisas till avsnitt 4.12.

*Överväganden och förslag*

I vårt uppdrag ingår att särskilt överväga om det är lämpligt med en spärrtid då förarlegitimationen återkallas. I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) nämns om spärrtid (s. 43), att det i samband med andra förordningsändringar också bör uppmärksammas att det bör föras in en bestämmelse om spärrtid vid återkallelse av en legitimation.

I avsnitt 4 ovan, som behandlar trafiktillstånden, föreslår vi att regeln om spärrtid vid återkallelse upphävs.

Det nu gällande systemet för den särskilda förarlegitimationen för taxi innebär att någon bestämd återkallelsetid inte sätts ut i beslutet och inte heller när en ansökan om förarlegitimation avslås. Det kan hävdas att det medför olägenheter för den enskilde att leva i ovisshet om hur lång tid han utestängs från möjligheten att köra taxi. För att införa en spärrtid talar således att den enskilde skall få veta när en ny ansökan tidigast kan beviljas, så att han utifrån detta skall kunna planera sin framtid. Emellertid innebär reglerna om prövningen av en sökandes vandel, såsom förutsättningarna för erhållande av den särskilda förarlegitimationen utformats, att en ny prövning av sökanden skall ske efter det att en återkallelse av förarlegitimationen eller avslag på en ansökan har skett på grund av brister i vandeln. Det innebär att vederbörande även om en spärrtid bestämdes i ett sådant beslut inte med automatik skulle återfå taxiförarlegitimationen eller beviljas sådan, när spärrtiden löpt ut. Det skall också tilläggas att spärrtidsproblematiken över huvud taget inte uppkommer i de fall då legitimationen blir ogiltig på grund av att körkortet inte gäller. I sådana fall kommer automatiskt en spärrtid för körkortet att gälla även för taxiförarlegitimationen.

De riktlinjer som uttalats beträffande den tid som i allmänhet skall beaktas vid bedömningen av sökandens vandel vid ansökan om den särskilda förarlegitimationen eller när en beviljad legitimation ifrågasätts inför en återkallelse — tre till fem år bakåt i tiden som nämns i prop. 1993/94:168 s. 41 — bör även fortsättningsvis äga giltighet. Vid ett beslut om avslag på en ansökan om taxiförarlegitimation eller om återkallelse bör beslutet vara så utförligt motiverat och åtföljas av sådan information att den enskilde i normalfallet kan bilda sig en uppfattning om den ungefärliga tid som bör förflyta innan han kan anses lämplig att åter få legitimation. Sådana upplysningar bör kunna tjäna samma syfte för den enskilde som en angiven spärrtid. VV bör utforma närmare råd för handläggningen.

Det förtjänar vidare framhållas att man med ett system med spärrtid riskerar att få processer i förvaltningsdomstolarna om spärrtidens

längd. Även nu nämnda omständigheter talar emot att spärrtidsregler införs.

I anslutning till det ovan anförda kan framhållas att det i hanteringen av beslut om förarlegitimation hittills i en del fall har förekommit nya ansökningar om legitimation kort tid efter det att länsstyrelsen beslutat om avslag eller återkallelse. Från länsstyrelsehåll har därför efterfrågats en ordning, som får den enskilde att avvakta med att alltför nära i tiden efter ett för honom negativt beslut på nytt ansöka om vandelsprövning. Vi föreslår därför att, liksom fallet är vid handläggning av en ansökan om trafiktillstånd, en avgift tas ut vid ansökan hos länsstyrelsen om vandelsprövning. Denna avgift bör få samma återhållande effekt på ''okynnesansökningar'' som ett beslut om spärrtid.

Sammanfattningsvis föreslår vi att regler om spärrtid i anslutning till taxiförarlegitimation inte införs.

## 8.12 Varning

Enligt 22 § KKL gäller att i stället för att ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2—6 (återkallelsegrunderna), om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. För trafiktillstånd finns en regel om varning i 15 § YTL. Där sägs att om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas. I förarbetena till den nya YTL anförde Lagrådet beträffande varningsinstitutet (prop. 1987/88:78 bilaga 5 s. 102), att förutsättningarna för meddelande av varning i paragrafens andra mening borde uttryckas så, att den myndighet som prövar frågor om varning ges större frihet samt att det fick anses angeläget att en sådan åtgärd kan vidtas på ett tidigt stadium, innan de uppkomna missförhållandena har hunnit bli så allvarliga att tillståndet bör återkallas. Det nuvarande varningsinstitutet i YTL har alltså utformats i enlighet med Lagrådets förslag.

Ett beslut om varning i stället för återkallelse enligt 22 § KKL överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (47 § jämförd med 39 § första stycket KKL). Enligt 46 a § KKL kan emellertid länsstyrelsen utfärda

ett preliminärt beslut om varning för godkännande inom viss tid. Ett godkänt preliminärt beslut gäller som ett beslut vilket har vunnit laga kraft. Det får således inte överklagas. Om det däremot inte godkänns, skall länsstyrelsen i stället handlägga ärendet på vanligt sätt. Förfarandet är motiverat av förenklingsskäl, se bl.a. prop. 1993/94:133, s. 48.

Beträffande beslut om återkallelse gäller enligt 23 § YTL, att tillståndsmyndighetens beslut enligt YTL och en länsstyrelses beslut i frågor om förarlegitimation enligt 14 a § första stycket och om återkallelse av en sådan legitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat anges i tredje stycket (som behandlar VV:s beslut om tillstånd till linjetrafik som berör flera län). Beslut om varning får dock inte överklagas.

*Överväganden och förslag*

När regleringen av den särskilda förarlegitimationen för taxi infördes gavs länsstyrelsen inte någon möjlighet att i stället för återkallelse meddela varning. Varning bör emellertid enligt vår mening kunna komma i fråga även då en taxiförarlegitimation ifrågasätts. Detta kan tänkas ske vid lindrigare fall av brister i vandeln, dvs. i fall där innehavaren gjort sig skyldig till mindre allvarliga brott. Varning bör av naturliga skäl kunna aktualiseras innan förhållandena är sådana att återkallelse måste ske. Det synsätt som Lagrådet gav uttryck för beträffande varning i fråga om trafiktillstånd och som återgivits ovan kan enligt vår mening anläggas även när det gäller möjligheten att meddela varning för innehavaren av en taxiförarlegitimation. Denna typ av varning skiljer sig alltså principiellt från det slags varning som finns i den nu gällande körkortslagstiftningen. Varning enligt denna kan nämligen meddelas endast om en återkallelsesituation i och för sig föreligger. Vi föreslår således att en möjlighet att meddela varning införs i 5 kap. 5 § YTL efter samma modell som gäller i fråga om trafiktillstånd.

Någon motsvarighet till bestämmelserna i körkortslagstiftningen om preliminärt beslut om varning finner vi inte behov av. En utgångspunkt för denna slutsats är bl.a. att om i ett visst fall endast varning anses böra komma i fråga beträffande körkortet någon särskild åtgärd i allmänhet inte är påkallad beträffande taxiförarlegitimationen. Samordningsskäl kräver således inte att regleringen är densamma i fråga om körkort resp. legitimation.

Skälen till att ett beslut om varning avseende trafiktillstånd enligt 23 § YTL inte får överklagas framgår inte av förarbetena till be-

stämmelsen. Som ovan nämnts får en varning som meddelats enligt KKL överklagas på samma sätt som ett beslut om återkallelse. Också ett beslut om varning avseende innehav av taxiförarlegitimation kan i förlängningen få stora konsekvenser för den enskilde och för dennes möjligheter att utöva sitt yrke. En varning beträffande legitimationen bör nämligen antecknas i körkortsregistret. Det torde vara hart när omöjligt att i senare ärenden bortse från att en varning tidigare har meddelats. Det kan inte heller uteslutas att det kan förekomma fall, där varning anses böra meddelas såväl i fråga om körkortet som i fråga om taxiförarlegitimationen. Det skulle då vara egendomligt om den ena typen av varning kunde överklagas men inte den andra. Redan i och med att bestämmelser om prövningstillstånd i ledet länsrätt — kammarrätt införts för beslut enligt YTL finns en begränsning i rätten att överklaga. Det saknas enligt vår mening skäl att begränsa rätten att få ett sådant beslut överprövat fullt ut av åtminstone en domstolsinstans (se motsvarande resonemang beträffande trafiktillstånd, avsnitt 4.13).

## 8.13 Behörig myndighet för frågor om återkallelse m.m.

Ansökan om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Ansökan om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av VV (4 § YTL). Även ansökan om förarlegitimation prövas av länsstyrelsen i sökandens folkbokföringslän (4 § andra stycket YTL). Frågor om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet (18 § YTL) och frågor om återkallelse av förarlegitimationen prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen (14 a § andra stycket).

Beträffande körkort gäller att en ansökan om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd (9 § KKF), medan en ifrågasatt återkallelse av ett körkort prövas av den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Enligt ett principbeslut av riksdagen (prop. 1994/95:126, 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) skall dock ärenden om återkallelse av körkort prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd. Anledningen till ändringen är att man velat stärka det regionala sambandet. I fråga om överförandet av körkortsfrågorna till folkbokföringslänet även vid handläggning av återkallelser m.m. anförde regeringen i nämnda prop. följande (s. 23 och 24).

Frågan om beslutsrätten vad gäller körkortsingripanden har behandlats i regeringens proposition (1993/94:168) Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. Med hänvisning till yttrande från Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor konstaterade regeringen i denna proposition att ett överförande av alla körkortsärenden till den länsstyrelse där körkortsinnehavaren är folkbokförd innebär att villkorsakter, återkallelseakter m.m. som innehåller känsliga uppgifter skall skickas runt mellan länsstyrelserna vilket innebär ökade portokostnader och administrationskostnader samt längre handläggningstider. Vidare konstaterades att frågan är av övergripande karaktär inom hela körkortslagstiftningen och ej något som enbart berör yrkestrafiken. Någon ändring föreslogs därför inte i denna proposition, men det framhölls att frågan borde övervägas ytterligare på grund av det samband som finns mellan körkortslagens bestämmelser om återkallelse av sådant körkort som förutsätter taxibehörighet och den i propositionen föreslagna möjligheten att återkalla taxilegitimation enligt yrkestrafiklagen.

Riksdagen godtog regeringens förslag (bet. 1993/94:TU29, skr. 1993/94:310).

Körkortsutredningen har i tilläggsdirektiv (dir. 1995:155) fått i uppdrag att analysera konsekvenserna av en sådan ändring samt behovet av ytterligare författningsändringar för en förenkling av hanteringen av körkortsfrågor i detta hänseende.

För att få en smidig hantering av körkort och taxiförarlegitimation är det angeläget att handläggningen av sådana frågor samordnas. Vi vill i detta sammanhang ytterligare betona angelägenheten av att man även i den praktiska hanteringen samordnar handläggningen av dessa frågor. Detta är betydelsefullt dels från arbetssynpunkt, dels av hänsyn till den enskildes möjligheter att förstå beslutsprocessen och beslutens innehåll. Beträffande våra motsvarande överväganden om trafiktillstånd, se avsnitt 4.16.

Vi föreslår alltså att såväl ansökan om taxiförarlegitimation som frågor om återkallelse resp. varning prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren av legitimation är folkbokförd.

## 8.14 Taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige

Frågor om förarlegitimation som avses i 14 a § första stycket YTL prövas, såsom framgått av föregående avsnitt, av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd (4 § andra stycket YTL). En regel som anger vilken länsstyrelse som är behörig att pröva en ansökan om förarlegitimation för en sökande som inte är folkbokförd i Sverige, motsvarande den i 4 a § tredje stycket YTF för trafiktillstånd, finns dock inte. I sistnämnda bestämmelse anges att tillståndsmyndighet för sökande som inte är folkbokförd i Sverige eller, om sökanden är en juridisk person där företagets ledning finns utanför Sverige, är Länsstyrelsen i Stockholms län.

*Överväganden och förslag*

Länsstyrelserna har hittills haft att handlägga ett mindre antal ansökningar om särskild förarlegitimation för taxi från sökande som innehar ett utländskt körkort. Sådana ansökningar har hittills i praktiken såväl ställts till som prövats av länsstyrelsen i det län där näringen enligt uppgift skall bedrivas.

Ansökningar om taxiförarlegitimation kan inte i någon större omfattning förväntas från medborgare bosatta i andra länder. Sådana kan dock komma att ske i blygsam omfattning främst av medborgare i gränsområdena, dvs. av medborgare i Danmark, Finland och Norge. På motsvarande sätt som för ansökan om trafiktillstånd bör, främst för att underlätta länsstyrelsernas hantering av ärendena, anvisas *en* länsstyrelse dit ansökan skall ställas. Av såväl praktiska som geografiska skäl skulle ett sådant ärende kunna prövas av Länsstyrelsen i Stockholms län eller av Länsstyrelsen i Malmöhus län.

Vi anser inte att det finns några tyngre skäl för resp. mot den ena eller den andra av nu nämnda länsstyrelser. En faktor som bör nämnas är dock att Malmöhus läns närhet till kontinenten och den kommande Öresundsbron kan medföra ökad trafik även av nu ifrågavarande slag. Denna trafik skulle i så fall i första hand beröra den sydligare delen av landet. Detta talar för att förekommande ärenden skall — enligt nuvarande länsindelning — prövas av Länsstyrelsen i Malmöhus län.

## 8.15 Vissa administrativa bestämmelser

*Förhandsbesked m.m.*

I fråga om det särskilda ansökningsförfarandet har tidigare nämnts att avsaknaden av föreskrifter i ämnet medfört att den praktiska hanteringen varierar länsstyrelserna emellan. För den sökande som inte förekommer i polisens belastningsregister och är fullt frisk kan det synas enklare att först hos VV gå igenom yrkeskunnandeprovet och därefter ansöka om vandelsprövning hos länsstyrelsen, som då kan genomföra hela prövningen och fatta beslut i ett sammanhang. För den förare som är tveksam till om han kan komma i fråga för en förarlegitimation bör dock möjlighet finnas att, innan han genomgår provet i yrkeskunnande, få ett förhandsbesked om hur prövningsmyndigheten kommer att bedöma hans vandel eller hans medicinska förutsättningar — om inte nya försvårande omständigheter blir kända. En ordning med *förhandsbesked* bör därför införas. Det bör poängteras att gången i normalfallet dock bör vara yrkeskunnandeprov, ansökan om vandelsprövning, länsstyrelsens beslut, utfärdande av legitimation.

*Återfående av legitimationen*

Enligt 12 e § YTF skall, om förarlegitimationen har återkallats, innehavaren efter anmaning överlämna den till VV. I VV:s föreskrifter om taxiförarlegitimation (VVFS 1994:30) sägs i punkten 2.2, att om taxiförarlegitimationen återkallats därför att föreskriven körkortsbehörighet saknas skall legitimationen lämnas ut när föreskriven körkortsbehörighet återfås.

Om ett körkort har återkallats tills vidare på grund av misstanke om brott och ansvarsfrågan i brottmålet inte är avgjord när giltighetstiden för det interimistiska beslutet gått ut innebär detta i dag att körkort *och* legitimation återfås. Enligt vårt förslag är taxiförarlegitimationen ogiltig om föreskriven körkortsbehörighet saknas. En taxiförarlegitimation skall också kunna om hand och återkallas tills vidare. Om en tillsvidareåterkallelse av legitimationen skett på grund av misstanke om brott som indikerar *olämplighet som förare i taxitrafik* under längre tid än den då föraren är berövad sitt körkort, skall legitimationen inte lämnas ut tillsammans med körkortet. Om ett slutligt avgörande föreligger i ansvarsfrågan i brottmålet när giltighetstiden för körkortsåterkallelsen löpt ut, kan i förekommande fall ett slutligt beslut om återkallelse av taxiförarlegitimationen fattas.

Om själva legitimationen återkallas krävs en ny ansökan om taxiförarlegitimation. Detta får den konsekvensen att vederbörande även får avlägga ett nytt prov i yrkeskunnande. Ett sådant prov omfattar i förekommande fall prov i lokalkännedom, om detta krav ställs för det län där den nya ansökan ges in.

*Sammanfattningsvis* innebär det sagda att en taxiförarlegitimation kan återfås automatiskt endast då den har blivit ogiltig på grund av att föreskriven körkortsbehörighet saknas (därför att körkortet har omhändertagits eller återkallats). I de fall legitimationen *återkallats* — dvs. då brister i vandeln konstaterats — krävs en ny ansökan om legitimation och att sökanden går igenom en ny vandelsprövning och ett nytt prov i yrkeskunnande.

## 8.16 Godstrafik med taxi

Enligt definitionen i 2 § 2. YTL förstås med taxitrafik sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik. Fordon i taxitrafik får endast föras av den som har särskild förarlegitimation (14 a § YTL). I 12 § anges att den som har tillstånd till persontransporter även får frakta gods med fordon som tillståndet avser. I förarbetena till 12 § (prop. 1987/88:78 s. 52) sades härom endast att "godstransporter med fordonen kan ske utan samband med persontransporter." Avsikten med bestämmelsen torde alltså inte ha varit att endast tillåta transport av passagerares gods i taxifordonet.

Sedan kravet på den särskilda förarlegitimationen infördes har länsstyrelserna uppmärksammat frågan om det krävs taxiförarlegitimation för att köra enbart gods i ett taxifordon. Även från branschhåll har efterlysts ett förtydligande beträffande villkoren för att få köra gods med taxifordon. Det som talar för att kräva legitimation även i sådana situationer är närmast att en förare för att kringgå legitimationskravet annars vid kontroll skulle kunna hänvisa till att han endast kör gods.

Mot bakgrund av det nu sagda anser vi att det nuvarande kravet på innehav av taxiförarlegitimation får tolkas så att det omfattar även trafik där endast gods transporteras, om transporten sker med stöd av tillstånd till taxitrafik. Någon ändring härvidlag bör mot bakgrund av det som sagts ovan inte ske.

## 8.17 Vissa påpekanden angående pågående reformarbete inom EU

Slutligen vill vi med några ord beröra den utveckling rörande förare inom yrkestrafikområdet som kan vara att vänta. I den svenska lagstiftningen ställs inte samma hårda krav på bussförare som det numera ställs på taxiförare. Med hänvisning till att båda kategorierna förare ansvarar för personbefordran och i linje med de högre krav på yrkesförare som ställs i vissa europeiska länder finns det ett visst fog för att omvandla den särskilda förarlegitimationen för taxi till en särskild förarlegitimation för yrkesförare. Från arbetet under EG-kommissionen har vi under hand erfarit att det inom EU pågår ett arbete med att höja yrkeskompetensen hos såväl buss- som lastbilsförare. Det finns bl.a. förslag om att i framtiden föra in en sådan vandels- resp. yrkeskunnandeprövning för buss- och lastbilsförare som nu i Sverige tillämpas för taxiförare. Vidare finns det krafter inom EU som arbetar för att låta EG-reglerna på transportområdet omfatta även den lättare trafiken, dvs. taxi- och budbilar. Det kan därför på sikt finnas skäl att skärpa kraven för samtliga yrkesförare, dvs. införa regler om krav för yrkesförare av såväl lastbil, buss som taxi. Reglerna för yrkesbehörighet för körkort och för andra krav som är knutna till det yrkesmässiga trafikutövandet kan i det sammanhanget komma att få sin plats i YTL och YTF. Man bör dock avvakta arbetet inom EU innan nu berörda frågor behandlas nationellt.

# 9 Övriga regler för taxitrafik

Utredningens förslag i huvuddrag: Bestämmelsen om prisinformation kompletteras med ett krav på att taxan skall vara så beskaffad att kunden på ett enkelt sätt skall kunna uppskatta priset för transporten. VV meddelar generella föreskrifter om prisinformation.

Länsstyrelserna bemyndigas att för taxitrafiken i länet meddela ytterligare föreskrifter beträffande prisinformation, samt föreskrifter om utmärkning av taxifordon och om lokalkännedom för taxiförare.

Reglerna om taxameter flyttas från FK till YTF och byggs ut i förhållande till vad som gäller i dag. Bl.a. skall automatiskt inträda ett brukandeförbud för fordonet i taxitrafik, om taxifordonet inte är försett med en godkänd och fungerande taxameter.

Utrymmet för undantag från kravet på taxameter begränsas till fall då synnerliga skäl föreligger. Ett dispensbeslut skall gälla längst två år.

## 9.1 Utredningens uppdrag

När det gäller taxitrafiken nämns i direktiven till utredningen, att de problem som finns beträffande denna sektor i allt väsentligt har gjort sig gällande inom storstadsområdena och att det därför bör undersökas om det krävs en särskild reglering av taxitrafiken inom dessa områden.

## 9.2 Regionala föreskrifter

### 9.2.1 Bakgrund

*Allmänt*

Den svenska författningsregleringen för olika trafikslag gäller generellt i hela landet utan särreglering för vissa regioner eller för tätorter resp. glesbygd. Sverige har av tradition valt att inte som i en del andra

länder, såsom Danmark och Storbritannien, låta storstadstrafiken på taxiområdet regleras särskilt. Det är dock, som utredningsdirektiven anger, inom storstadsområdena som problemen beträffande taxitrafiken i allt väsentligt har gjort sig gällande. I rapporten Om taxi och annan yrkesmässig trafik (1993:15), utgörande en översyn av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken och utarbetad efter ett uppdrag från regeringen, diskuterade Statskontoret frågan om särskilda taxireglementen m.m. (s. 49 och 50). Statskontoret framförde som sin mening att regionala taxireglementen bör utfärdas endast i undantagsfall, främst vid ordningsproblem vid större terminaler/trafikplatser, och ansåg att pågående förändringar av allmänna ordningsstadgan i stället skulle kunna vara ett verksamt medel för att få till stånd en lokalt betingad sanering av taxibranschen. Statskontoret framhöll särskilt att det från konkurrenssynpunkt är av stor betydelse att samma förhållanden för en bransch får gälla över hela landet och att undantag från den principen borde få förekomma endast om missförhållandena inom näringen är påtagligt större inom ett visst område än i övriga landet och en särreglering är nödvändig för att komma till rätta med speciella problem.

I prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (s. 35) avfärdades kategoriskt möjligheten för länsstyrelserna att besluta om taxireglementen. Regeringen framhöll att den delade remissinstansernas avvisande hållning till att sådana reglementen skulle komma i tillämpning och framförde ståndpunkten att förslaget inte ligger i linje med den strävan som finns att låta taxiföretagen fritt konkurrera med hjälp av kvalitetsåtgärder.

Med anledning av den pågående diskussionen om de specifika problemen inom taxiverksamheten i framför allt de tre storstadsregionerna vill vi peka på några områden som skulle kunna tänkas vara lämpliga för en särskild reglering.

### *Prisinformation*

Länsstyrelserna i vissa län har uttryckt önskemål om rätt att beträffande taxitillstånd få föreskriva villkor om bl.a. prisinformation. Man har ansett att 14 § YTL, som säger att den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar, inte tillräckligt klart anger hur prisinformationen skall utformas och inte heller vad som händer om sådan information inte ges. Även från branschhåll har liknande tankegångar förts fram. Så har t.ex. Svenska Taxiförbundet pekat på behovet av bestämmelser om bättre prisinformation i storstadsområdena och för

sin del framhållit den redan existerande branschöverenskommelse som förbundet i oktober 1990 träffade med Konkurrensverket om just prisinformation.

I 9 § YTL andra resp. tredje stycket föreskrivs, att tillstånd till taxitrafik får förenas med villkor om fordons utrustning och beställning av transporter samt att trafiktillstånd även i övrigt får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl. I prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken uttalade departementschefen (s. 16), att länsstyrelserna bör meddela föreskrifter om att innehavare av tillstånd till taxitrafik på sina taxifordon skall ange tillämpad taxa i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet. Departementschefen hänvisade bl.a. till det beslut som Länsstyrelsen i Stockholms län i oktober 1992 tog med stöd av nu nämnda 9 § YTL. Länsstyrelsen föreskrev i beslutet att innehavare av tillstånd till taxitrafik, som utfärdats av Länsstyrelsen i Stockholms län, skall på samtliga fordon i sin taxirörelse ha utmärkning av tillämpad taxa i enlighet med överenskommelsen mellan Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet. (Se beträffande villkor för trafiktillstånd avsnitt 4.10.) Det kan vidare nämnas att en tydlig och korrekt prisinformation ingår i det kvalitetsbegrepp som Svenska Taxiförbundet i januari 1996 antagit i stället för den tidigare auktorisationen och som benämns ”god taxitradition”.

I fråga om taxeinformation uttalade regeringen i prop. 1993/94:168 (s. 27 och 28), att information om gällande taxa i taxitrafik bör anges på taxifordonet, både utvändigt och invändigt. Regeringen hänvisade åter till ovannämnda överenskommelse mellan Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet. Den ansåg att krav på prisinformation borde införas i YTF med angivande av VV som ansvarig myndighet för informationens utformning samt att samråd med Konsumentverket härom borde ske. Regeringen framhöll vidare att det i YTF borde anges att länsstyrelsen skall kunna meddela föreskrifter om informationens närmare utformning, t.ex. vid de större flygplatserna.

Någon ändring i YTF med anledning av nu återgivna uttalanden har dock inte gjorts.

Enligt Svenska Taxiförbundets nyligen antagna normer för god taxitradition skall kunderna även muntligen få tydlig information om de priser som tillämpas och få en uppskattning av hur mycket färden för en viss sträcka kommer att kosta.

Beträffande bestämmelsen i nuvarande 14 § YTL om kravet på att lämna prisinformation, se vidare nedan avsnitt 9.5.

I det här sammanhanget bör vidare nämnas Justitieombudsmannens uttalande i beslut den 7 december 1995 (dnr 109-1995) beträffande förhållandena vid Malmö-Sturups flygplats. JO ansåg att Luftfartsver-

ket, som utfärdat ''Ordningsbestämmelser för taxiverksamheten på Malmö-Sturups flygplats'', saknat stöd för att med utgångspunkt i en viss författningsbestämmelse meddela föreskrifter om att en på visst sätt utformad prisinformation skulle finnas på taxibilar som trafikerade flygplatsen. Luftfartsverket hade till stöd för sin reglering av taxiverksamheten inom flygplatsområdet hänvisat till 57 § luftfartsförordningen (1986:171) som har följande lydelse: ''Luftfartsverket utfärdar föreskrifter om tillträde till allmänna flygplatser och om upprätthållande av ordningen där. Föreskrifter som gäller en viss flygplats utfärdas efter samråd med länsstyrelsen.''

*Utmärkning av fordon*

Från tid till annan har det framförts krav på förbättringar av möjligheterna för taxikunden att efter en resa komma i kontakt med bilens förare eller det företag (beställningscentral) som föraren är knuten till. Det kan vara fråga om att återfå kvarglömda effekter eller att framföra frågor eller klagomål när det gäller färdväg, taxa m.m. Svårigheter uppstår då ofta, eftersom ett taxifordon kan vara svårt att i efterhand identifiera enbart med hjälp av fordonets registreringsskylt eller med hjälp av uppgifterna på taxameterkvittot. Denna anomymitet hos det företag en kund anlitar har inte sin motsvarighet inom andra områden. Den som är kund i en affär eller anlitar en hantverkare har i allmänhet i efterhand någon att vända sig till med klagomål eller frågor. Den möjligheten saknas ibland för taxikunden. — Vidare kan nämnas att exempelvis Svenska Transportarbetareförbundet har pläderat för att taxiföretagen skall ges incitament att — inom ramen för beställningscentraler — bygga upp företagsprofiler och strategier både för att locka vanliga kunder och för att åstadkomma stabila och långsiktiga kontrakt för samhällsbetalda uppdrag.

Bestämmelser om utmärkning av fordon — såsom genom färg eller andra särskilda kännetecken på själva fordonet — finns inte, vare sig i yrkestrafikförfattningarna eller som myndighetsföreskrifter.

*Prov i lokalkännedom m.m.*

Kravet på yrkeskunnande för att erhålla särskild förarlegitimation enligt 14 a § YTL skall anses uppfyllt av den som blivit godkänd vid ett av VV anordnat skriftligt prov. VV får därvid för förare som är folkbokförda i visst län föreskriva att provet även skall avse lokalkännedom. I prop. 1993/94:168 uttalade regeringen (s. 24), att frågan om

behovet av särskilt prov i lokalkännedom för ett visst län får avgöras efter hörande av resp. länsstyrelse. Efter ikraftträdandet av bestämmelserna om den särskilda förarlegitimationen har dock inte från VV:s sida föreslagits någon utökning av ''lokalkännedomslän'' utöver Stockholms län. I Trafikutskottets betänkande 1993/94:TU29 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken framhöll utskottet (s. 18), att även om det i propositionen (1993/94:168) förutskickats att kravet på prov i lokalkännedom — avsett i första hand för storstadslänen — för närvarande inte torde vara aktuellt annat än för Stockholms län kunde förhållandena på andra håll vara sådana att krav på lokalkännedom var behövliga. — Från såväl länsstyrelse- som branschhåll har sådana krav förts fram t.ex. beträffande den taxitrafik som bedrivs vid de större flygplatserna utanför storstäderna. Länsstyrelsen i Stockholms län, dvs. det enda län som i dag har krav på prov i lokalkännedom, har vidare framhållit att reglerna av rättviseskäl bör vara desamma för alla förare som kör taxi inom samma ort, oavsett var de är folkbokförda och alltså avlagt förarprovet, dvs. villkoren bör enligt länsstyrelsen vara knutna till verksamhetsområdet.

Den närmare utformningen av den särskilda förarlegitimationen framgår av VV:s föreskrifter härom. Själva handlingen innehåller uppgifter om innehavarens fullständiga namn och personliga förarkod jämte fotografi av innehavaren och dennes namnteckning. Uppgift om den länsstyrelse som har prövat ansökan om legitimation, dvs. länsstyrelsen i sökandens folkbokföringslän, finns inte angiven. Från flera håll har emellertid uppmärksammats behovet av en länsutmärkning på legitimationshandlingen. Så har Landshövdingen i Stockholms län i en skrivelse till Kommunikationsdepartementet den 19 september 1994 fört fram önskemål om en särskild utmärkning för taxiförarlegitimationer utfärdade i länet. Svenska Taxiförbundet har i en skrivelse den 11 oktober 1994 fört fram samma krav. Dessa framställningar får ses mot bakgrund av kravet på genomgånget prov i lokalkännedom i Stockholms län och intresset från de förare som gått igenom provet av att kunna visa upp en ''kvalitetsdeklaration''. Svenska Taxiförbundet har vidare föreslagit att förare som är folkbokförda utanför Stockholms län men som verkar inom länet frivilligt bör få avlägga det särskilda lokalkännedomsprovet och kunna få en särskild utmärkning härav på legitimationshandlingen. Även god lokalkännedom är ett exempel på vad Svenska Taxiförbundet menar med ''god taxitradition''.

*Trafikeringsplikt*

Före avregleringen av taxitrafiken den 1 juli 1990 föreskrevs att den som hade tillstånd till beställningstrafik med lättare fordon för persontransporter var skyldig att på de villkor som gällde för trafiken transportera personer och resgods (2 kap. 20 § i 1979 års YTL). Länsstyrelsen fick närmare ange trafikeringspliktens omfattning samt även helt eller delvis medge undantag från den (4 kap. 4 § i 1979 års YTF). Frågan om trafikeringsplikt har diskuterats i riksdagen även i tiden efter avregleringen. I flera motioner har framhållits att befordringsplikt borde prövas för att bemästra problemen vid de större flyg- och tågterminalerna i landet och för att resenärer, med kort resväg eller för föraren obekväma önskemål om resor, inte skall kunna förvägras en transport till rimlig kostnad. Trafikutskottet (bet. 1992/93:TU26 s. 9 och 10) ställde sig dock kallsinnigt och konstaterade att motionsyrkandena stred mot grundtanken i hela avregleringsreformen och skulle leda tillbaka till en starkt reglerad näring. Utskottet pekade också på en rad ytterligare regleringsmoment som konsekvenser av en befordringsplikt, såsom trafikområde (inom vilket område trafikeringsplikten skulle gälla), kommenderingsplan (taxifordon måste finnas tillgängliga) samt prisreglering (man kan inte beordra körplikt utan att garantera skälig intäkt). Utskottet fortsatte (s. 9):

> Enligt utskottets uppfattning bör utgångspunkten vara att taxitrafiken skall anpassas till resenärernas önskemål i stället för att följa administrativa regleringar. Utskottet anser att de problem som motionärerna åsyftar kan lösas med bl.a. en aktiv konkurrensvårdande politik. Vad gäller behov av befordringsplikt vid större flygterminaler och järnvägsstationer bör dessutom uppmärksammas den möjlighet som de som ansvarar för terminalerna har att medverka till en kundanpassad utveckling av taxitrafiken.

I sitt betänkande 1993/94:TU29 angav utskottet att det tidigare uttalade ställningstagandet i fråga om trafikerings- eller befordringsplikt alltjämt ägde giltighet (s. 11).

I betänkandet 1995/96:TU3 Yrkestrafik- och parkeringsfrågor diskuterade Trafikutskottet återigen taxitrafikens villkor och bl.a. ovan angivna frågor som hänger samman med näringens problem i storstadsområdena. Utskottet framhöll att det för sin del fann det angeläget att dessa problem kartläggs och att åtgärder för att komma till rätta med dem redovisas för riksdagen. Utskottet förutsatte därför att regeringen — t.ex. då den förelägger riksdagen förslag på grundval

av denna utrednings arbete — belyser problemen inom näringen som helhet (s. 9).

Inom de flesta större beställningscentraler för taxi gäller i dag regelmässigt ett krav på trafikerings/befordringsplikt. Från länsstyrelsehåll har emellertid förts fram uppfattningen att en sådan regel bör gälla generellt och alltså omfatta även den taxiförare som valt att stå utanför en taxicentral.

### 9.2.2 Överväganden och förslag

Betingelserna för taxitrafiken är naturligt nog inte likartade i alla delar av landet. Så har t.ex. en taxiåkare i glesbygd ofta en större procentandel samhällsbetalda resor än storstadsåkaren. I gengäld har den senare en större andel körningar till och från flygplatser, järnvägsstationer, svävarterminaler, större sjukhus, restauranger m.m. Rent allmänt talar de olikartade förutsättningarna för att man skulle kunna göra skillnader i regelverket för dessa olika kategorier trafikutövare. Det kan framhållas att det i andra länder, såsom i Danmark och Storbritannien, förutom en rikstäckande reglering av taxibranschen finns en viss särreglering med uppdelning på storstads- resp. landsbygdstrafik.

De storstadsproblem som finns inom taxisektorn har gjort sig gällande i främst Stockholms län och Malmöhus län. Det kan därför finnas skäl att för exempelvis dessa områden överväga strängare krav på taxitrafiken än enligt den generella regleringen i YTL och YTF. Rent lagtekniskt skulle VV:s bemyndigande att meddela rikstäckande föreskrifter för verkställigheten av YTF kunna utvidgas till en rätt för VV att för storstadslänen meddela sådana ytterligare föreskrifter som kan motiveras av särskilda förhållanden. Emellertid är det länsstyrelserna som har den lokala förankringen och därmed den bästa kännedomen om de lokala förhållandena. Detta talar för att särregler i stället bör meddelas på länsnivå. Därigenom kan föreskrifterna få en utformning som är väl anpassad till de särskilda förhållanden som kan råda inom en viss region. Vid avgränsningen av tillämpningsområdet talar främst konkurrensskäl för att sådana föreskrifter skall gälla för *trafiken i länet* och inte enbart för de *tillstånd som beviljats av länsstyrelsen* i aktuellt län, dvs. att de skall knytas till verksamhetsområdet och således gälla för den tillståndshavare eller förare som är verksam inom länet.

Genom ett bemyndigande av det nämnda slaget bör inte endast i allmänna termer slås fast att ”länsstyrelsen får meddela de regionala och lokala föreskrifter som behövs för att den yrkesmässiga trafiken

i länet skall ordnas på ett ändamålsenligt sätt''. Det bör inte heller utformas generellt med en exemplifiering av möjliga tillämpningsområden. I bemyndigandet bör i stället klart anges vilka frågor som länsstyrelsen ges rätt att meddela föreskrifter om.

Vi har ovan redogjort för vad som skulle kunna tänkas lämpa sig för särreglering. Härtill vill vi anföra följande.

I fråga om *prisinformation* kan det enligt vår uppfattning finnas fog för att ge länsstyrelsen rätt att föreskriva om skyldighet för innehavare av tillstånd till taxitrafik som bedriver verksamhet inom länet att lämna viss ytterligare prisinformation som är betingad av lokala förhållanden, exempelvis i fråga om tillämpade fasta priser mellan en flygplats och en stads centrum. Sådana föreskrifter skall ses som ett komplement till bestämmelserna i 14 § YTL och de verkställighetsföreskrifter av generell karaktär som VV kan tänkas meddela i anslutning till dessa bestämmelser. I de ovan återgivna uttalandena i prop. 1993/94:168 (s. 27 och 28) framhöll regeringen att det av sådana av VV meddelade föreskrifter klart bör framgå att gällande taxa (tariff) skall anges på ett tydligt sätt både utvändigt och invändigt på fordonet. Se närmare om taxans utformning avsnitt 9.5.

När det gäller *utmärkning och identifikation av taxifordon* är det enligt vår uppfattning angeläget att ett fordon kan härledas till ett bestämt företag eller en bestämd beställningscentral. Syftet härmed är att kunderna inte skall förväxla olika företag/centraler. Detta kan även underlätta övervakningen och tillsynen av trafiken. Vidare är en klar identifikation betydelsefull från konkurrenssynpunkt. Föreskrifter om en sådan utmärkning bör därför kunna falla in under tillämpningsområdet för länsstyrelsernas föreskriftsrätt. Det bör anmärkas att det i de nya föreskrifter om taxameter som VV håller på att utarbeta kommer att finnas föreskrifter om att taxikvittot skall innehålla preciserade uppgifter till vägledning för identifikation av företag och förare. Sådana uppgifter i kvittot är givetvis mycket värdefulla. De utesluter emellertid inte att även andra åtgärder vidtas, såsom utmärkning av fordonen. Denna identifikationsform tjänar också delvis andra syften än informationen på taxikvittot. Vi föreslår således att länsstyrelserna skall ges nu berörd befogenhet att meddela föreskrifter.

Genom stadgandet i 12 d § YTF har redan öppnats en möjlighet för VV att föreskriva om prov i *lokalkännedom*. Som nämnts ovan skall sådana föreskrifter meddelas efter samråd med berörd länsstyrelse. Hittills har VV föreskrivit att förare som erhåller legitimation av Länsstyrelsen i Stockholms län skall ha gått igenom ett lokalkännedomsprov. Länsstyrelsen vill emellertid att alla förare som är *verksamma inom länet* skall ha gått igenom provet.

Vi anser mot bakgrund av det tidigare och nu anförda att länsstyrelserna i förekommande fall skulle kunna få meddela de grundläggande föreskrifterna om vilka krav på lokalkännedom som anses behövliga. VV bör emellertid behålla befogenheten att föreskriva om hur prov och examinering skall ske med utgångspunkt i dessa föreskrifter. VV bör också meddela föreskrifter om hur man bör utmärka att lokalkännedomsprov har genomgåtts. Det bör eftersträvas att lokalkännedomsproven blir så praktiskt inriktade som möjligt och direkt tar sikte på förmågan att hitta olika institutioner, gator och platser. VV har härvid givetvis en viktig uppgift, som bl.a. innefattar att proven blir upplagda efter så ensartade mönster som möjligt i olika län och att även i övrigt verka för en samordning mellan länen.

Ett lokalkännedomsprov bör givetvis föranleda en förhöjd — eller om provet avläggs separat — särskild avgift.

När det gäller *trafikeringsplikten* vill vi mot bakgrund av den ståndpunkt som regeringen och riksdagens trafikutskott har intagit och de motiv härför som har återgetts ovan, framhålla, att det krävs starka skäl för att införa föreskrifter härom. Sådana skulle nämligen kunna medföra en återgång till de förhållanden som rådde före avregleringen och samtidigt medverka till att sätta den fria konkurrensen ur spel. Såsom framgått av den redogörelse som vi har lämnat har beställningscentralerna själva i regel interna föreskrifter om trafikeringsplikt. Problemen torde främst knyta sig till dem som står utanför beställningscentralerna, de s.k. friåkarna. Därtill bör det strykas under att det rent allmänt råder en moralisk plikt för en förare att ta de körningar han ombeds utföra, utom givetvis i de fall då det är fråga om kunder som uppträder hotfullt, är berusade etc. Problemet bör därmed inte vara så stort att det kräver författningsreglering med därtill hörande komplikationer. Vi vill också peka på att den skärpta tillsyn över taxi, som redan har introducerats i praktiken och som underlättas och accentueras bl.a. genom åtgärder som föreslås i detta betänkande, i hög grad kan bidra till att komma till rätta även med problem som hänger samman med nu aktuell fråga. Bl.a. möjligheten att meddela regionala föreskrifter om utmärkning av taxifordonen underlättar rapporteringen av förseelser och illojalt uppträdande av annat slag. Det ligger vidare i sakens natur att återkommande klagomål mot en viss tillståndshavare för upprepade fall av vägran att köra bör föranleda särskild undersökning och beslut om åtgärder, t.ex. varning eller återkallelse av tillstånd. Även enstaka rapporter om vägran av nämnt slag bör uppmärksammas, särskilt om även andra slag av anmärkningar föreligger.

Mot bakgrund av det anförda vill vi inte — vare sig i form av rikstäckande regler eller som regionalt gällande föreskrifter — förorda ett

återinförande av trafikeringsplikten. Vid det ställningstagandet har vi också beaktat att en föreskrift om trafikeringsplikt i och för sig skulle kunna göras enkel och utan krav på kommenderingsplaner m.m. Även vid ett sådant enklare alternativ skulle det emellertid kunna uppstå tillämpningssvårigheter vid invändningar av olika slag från förarens sida och som inte skulle kunna lämnas åsido. En sådan regel skulle därmed riskera att bli verkningslös.

Ett bemyndigande för länsstyrelse att meddela regionala föreskrifter skulle sammanfattningsvis kunna ges följande innebörd, därvid vi särskilt vill peka på nödvändigheten av att länsstyrelsen i förekommande fall samråder med VV. Motsvarande gäller givetvis VV vid utfärdande av verkställighetsföreskrifterna.

> Länsstyrelsen får efter samråd med Vägverket för taxitrafiken i länet meddela ytterligare föreskrifter i fråga om prisinformation samt föreskrifter om utmärkning av taxifordon och lokalkännedom för förare.

I länsstyrelsens befogenhet ingår också att föreskriva om undantag från föreskrifterna och att meddela de övergångsbestämmelser som behövs. Härigenom kan regleras exempelvis om krav på lokalkännedom skall avse enbart nytillkomna förare eller även befintliga sådana.

Länsstyrelsens beslut om föreskrifter bör kunna överklagas. Detta bör i enlighet med de allmänna riktlinjer som numera gäller i detta sammanhang ske till allmän förvaltningsdomstol, dvs. till länsrätt. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande från länsrätt till kammarrätt. Överklagningsrätt bör tillkomma enskilda berörda. Vi har inte funnit behov av att tillerkänna VV överklagningsrätt. VV bör givetvis följa utvecklingen på området och, om föreskriftsbefogenheten inte fungerar tillfredsställande, göra de framställningar till regeringen som behövs.

Slutligen bör nämnas några ord om frågan om påföljder för överträdelser av lokalt/regionalt meddelade föreskrifter. Beträffande sanktion för den som inte följer de villkor som kan ha meddelats för ett trafiktillstånd gäller, att tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot sådana villkor skall dömas till böter (21 § andra stycket YTL). Sådana överträdelser, liksom överträdelser av andra bestämmelser som gäller för taxitrafiken, bör vägas in vid den allmänna bedömningen av vederbörandes lämplighet som tillståndshavare och därmed utgöra grund för en bedömning av om återkallelse eller varning beträffande tillståndet bör ske. Om en anställd förare bryter mot sådana regionala/lokala föreskrifter som enligt vårt förslag skall kunna komma i tillämpning, bör detta vägas in vid bedömningen

av om vederbörande är lämplig att inneha taxiförarlegitimation. Därutöver bör dessa föreskrifter vara straffsanktionerade, se 9 kap. 4 § förslaget till nya YTF.

## 9.3 Ett tillstånd per fordon?

Det finns inte några bestämmelser om begränsning av det antal fordon som får användas i yrkesmässig trafik enligt ett trafiktillstånd. I YTF föreskrivs härom endast att, innan ett fordon får användas i sådan trafik, en skriftlig anmälan om fordonet skall lämnas till tillståndsmyndigheten (12 § YTF). Det har i olika sammanhang förts fram förslag om en närmare reglering härvidlag, varför vi vill uppmärksamma frågan.

Trafikutskottet anförde i sitt betänkande 1992/93:TU26 att regeringen borde överväga ett förslag av Riksdagens revisorer om att införa krav på ett trafiktillstånd för varje taxifordon (s. 8). I Statskontorets ovannämnda rapport Om taxi och annan yrkestrafik (1993:15) avvisades dock förslaget. Statskontoret pekade på den arbetsbelastning som en sådan ordning skulle innebära, såväl för tillståndshavarna som för tillståndsmyndigheterna, samt på att mer än 50 procent av tillstånden redan avser endast ett fordon. I stället lämnades förslag om en förnyad prövning vid utökning av fordonsbeståndet samt att det vid denna prövning bl.a. skulle kontrolleras att registrering skett för mervärdesskatt och arbetsgivaravgifter och att de senare erlagts i relation till redovisat antal fordon. Med ikraftträdande den 15 mars 1994 genomfördes förslaget genom en ändring i YTF (SFS 1994:66 och 1459). I 12 b § andra stycket YTF föreskrivs nämligen nu, att tillståndsmyndigheten vid utökning av det antal fordon som skall användas enligt ett trafiktillstånd skall dels pröva att förutsättningarna enligt 5 b § YTF (som avser sökandens ekonomiska förhållanden) är uppfyllda, dels även i övrigt pröva tillståndshavarens lämplighet. Trafikutskottet konstaterade därefter i betänkandet 1993/94:TU29 (s. 24 och 25), att denna förordningsändring gjorts och avstyrkte därför nya motioner i frågan. Så skedde också i utskottsbetänkandet 1995/96:TU3 (s. 8 och 9) med hänvisning till den pågående översynen av hela yrkestrafiklagstiftningen.

Vi har i annat sammanhang i detta betänkande (se avsnitt 13) lämnat förslag som enligt vår mening medför rationaliseringsvinster för tillsynsmyndigheterna. Att då införa en regel om ett tillstånd per fordon i taxitrafik skulle enligt vår mening endast innebära en administrativt komplicerad ordning utan några sakliga fördelar. Med

hänsyn till detta samt inte minst till vad såväl riksdagen som Statskontoret uttalat i frågan vill vi även för egen del avstyrka förslaget.

## 9.4 Obligatorisk anslutning till beställningscentral?

### 9.4.1 Bakgrund

Taxinäringens företagsstruktur har i alla tider präglats av småskalighet och företag som förfogar över en eller ett par taxibilar dominerar. Förklaringen härtill står att finna i den samhällsreglering av verksamheten som skett inom näringen under större delen av seklet och som genom sin utformning hindrat en utveckling mot större företag.

Tidigt uppstod behovet av ett gemensamt organ som företrädde taxiföretagarna, inte minst på arbetsmarknadsområdet, gentemot de anställda förarnas fackliga organisationer. Detta resulterade i bildandet av trafikföreningar. Efter hand medförde förekomsten av föreningar rationaliseringsvinster, exempelvis kunde kostnaderna i verksamheten minskas genom gemensamma inköp m.m.

Genom utvecklingen inom telekommunikationsområdet fick föreningen ytterligare en viktig uppgift, nämligen att ta emot och förmedla köruppdrag som beställdes per telefon. Den första beställningscentralen i den bemärkelsen inrättades i Stockholm år 1901.

En betydande effektivisering i dirigeringen av bilar inleddes under första hälften av 1950-talet då taxibilarna började förses med radiokommunikationsutrustning och därmed kunde ta emot uppdrag utan att behöva uppsöka ''taxistolpen''. En annan viktig uppgift blev att planera för och svara för att det under hela dygnet fanns ett tillräckligt antal bilar i trafik.

I och med att behovsprövningen upphörde vid taxinäringens avreglering år 1990 har även beställningscentralens roll och betydelse förändrats. Det är numera vanligt att det är beställningscentralen och inte den anslutne tillståndshavaren som bedriver den egentliga affärsverksamheten, dvs. marknadsför de tjänster som utförs av de anslutna medlemmarna samt ingår avtal med kommuner, landsting och andra större kunder om transportuppdrag, ersättningens storlek m.m. En beställningscentral kan också som egen juridisk person äga fordon för direkt trafikutövning och därför även inneha trafiktillstånd.

Under senare tid har även andra typer av beställningscentraler etablerats. Exempelvis förekommer i dag centraler utan direkta ägarintressen i taxibranschen som på kommersiell basis erbjuder

televäxel-, boknings- och dirigeringstjänster till enskilda taxiåkerier. En sådan beställningscentral tar vanligen inte på sig något ansvar för den förmedlade trafiken.

### 9.4.2 Överväganden

Efter avregleringen har från många håll förts fram krav på obligatorisk anslutning till en beställningscentral som förutsättning för att få tillstånd till taxitrafik. Förespråkarna härför menar att man därigenom skulle undanröja många av de negativa effekter som uppstått inom näringen. Bl.a. skulle taxiresenären ges ökade möjligheter att vid behov komma i kontakt med taxiföretaget eller den enskilde föraren efter färden. Även när det gäller samhällets möjligheter att utöva tillsyn över näringen skulle klara fördelar, enligt beställningscentralernas tillskyndare, stå att vinna.

Mot ett obligatorium talar emellertid en rad faktorer. Bestämmelser om en obligatorisk anslutning till en beställningscentral skulle få skilda konsekvenser för taxitrafiken i olika delar av landet; skillnaden i förhållandena i storstadsregionerna contra landsbygd är betydande. En regional anpassning av kravet skulle alltså vara nödvändig, med därav följande avgränsningsproblem. En entydig definition av begreppet beställningscentral skulle krävas i lagstiftningen. Vidare skulle frågor om medlemskap, uteslutning m.m. behöva regleras. Nu nämnda förhållanden skulle medföra en betydande byråkrati.

Mycket av den positiva utveckling som i dag trots allt finns inom taxinäringen sker inom ramen för de befintliga beställningscentralerna. I sammanhanget bör nämnas Svenska Taxiförbundets kvalitetsnormer om ”god taxitradition”, som för förbundets medlemmar ställer upp normer för taxiföretags service m.m. Normerna knyter till stora delar an till en beställningscentrals organisation och uppgifter. Jämför vad som ovan sagts härom, avsnitt 9.2.

Vi menar att de förslag som vi i övrigt lämnar i detta betänkande i fråga om kapitalkrav, taxametrar, utmärkning av fordon, prisinformation, lokalkännedom för taxiförare m.m. bör ge goda förutsättningar för att branschen skall utvecklas tillfredsställande från såväl dess egen som från kundernas och samhällets synpunkt. Därtill kommer de förslag till skärpningar i fråga om bestämmelserna om tillsyn över näringen som vi lägger fram i avsnitt 13 samt förslagen om utbyggda och skärpta sanktioner i avsnitt 14. Vi bedömer att alla de nu nämnda åtgärderna kommer att öka konkurrensförutsättningarna för näringen och att dessa åtgärder därför bör prövas och utvärderas innan andra åtgärder vidtas som innebär betydande ingrepp i före-

tagens egen uppbyggnad av sin struktur- och verksamhetsform. Vi är således inte beredda att föreslå ett återinförande av obligatorisk anslutning till beställningscentral för taxi.

Jämför även vad vi i övrigt anfört om beställningscentralens verksamhet och betydelse i avsnittet 4.5 om trafikutövare samt om förhållandet mellan transportförmedlare och åkare i avsnitt 12 om transportförmedling.

## 9.5 Taxans utformning

### 9.5.1 Bakgrund

I en situation med en reglerad taximarknad avgör samhället hur många aktörer som behövs för att tillgodose behovet av taxitransporter. Eftersom tillträdet till marknaden är reglerat och därmed konkurrensen är satt ur spel, måste taxans konstruktion och det maximala pris som får tas ut regleras av myndighet. I en sådan situation har valet av taxekonstruktion endast en begränsad betydelse. I Sverige har detta kommit till uttryck i användandet av en s.k. brytpunktstariff. En sådan består av två tariffvärden, dels ett pris per körd sträcka (kr/km), dels ett pris per använd tid (kr/tim). Dessa parametrar jämförs kontinuerligt i taxametern och en uppräkning av priset sker enligt den parameter, sträcka eller tid, som momentant genererar den snabbaste ökningen av beloppet.

Vid avregleringen av taxinäringen år 1990 förändrades branschens förutsättningar radikalt. Samtidigt som etableringsskyddet upphörde och till vissa delar ersattes av en utökad lämplighetsprövning av utövarna, upphörde även den av samhället fastställda maximitaxan. Den senare ersattes med en skyldighet för taxiåkaren att låta passageraren före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar (14 § YTL). Till grund för bestämmelsen låg uppfattningen att priset är den viktigaste enskilda faktorn som styr kundens val på en fri marknad. En tydlig redovisning av den taxa som tillämpas borde för taxinäringens del innebära att den som håller ett högt pris i förhållande till konkurrenterna blir utan köruppdrag och därmed tvingad att sänka priset eller bli utträngd från marknaden. Så har emellertid inte skett. En starkt bidragande orsak härtill är sannolikt att man inom branschen fortfarande använder samma taxekonstruktion — brytpunktstariffen — som när taxan fastställdes av myndighet. Konsekvensen har blivit att priset som konkurrensfaktor har eliminerats. För en transport som debiteras enligt brytpunktstariff kan nämligen priset inte, även om

sträcka och tid är kända eller uppskattade, bedömas med ledning av angivet pris/km och pris/tim. Anledningen härtill är att grunderna för taxameterns beräkning förändras beroende på hur fordonet framförs. Inte heller efter färden kan någon bedömning av priset göras, eftersom det då skulle krävas en redovisning av hur beräkningsgrunderna har förändrats under uppdraget. Detta låter sig knappast göra på ett för kunden, eller för den delen för taxiföraren, begripligt sätt.

### 9.5.2 Överväganden och förslag

Det finns i sammanhanget anledning att jämföra med hur samma fråga hanteras för persontransporter med buss samt för godstransporter.

För godstransporter baseras priset i allmänhet på kr/tonkm och/eller ett pris per nyttjad tid. Debiteringsmodellen innebär att såväl transportör som transportköpare med hjälp av grundläggande uppgifter om sträcka och uppskattad tid kan göra en bedömning av vad en offererad transport kommer att kosta resp. inbringa. Det är också enkelt att i efterhand utifrån kända eller lätt uppskattningsbara uppgifter om sträcka och/eller tid bedöma om ersättningen enligt överenskommen tariff och utförd prestation är rimlig. I stort sett samma förhållande råder för beställningstrafik med buss.

För samtliga trafikslag gäller att de faktiska kostnaderna för verksamheten kan hänföras till fasta resp. rörliga sådana. Utifrån dessa kostnader kan en intäkt per timme för fasta kostnader och en körsträckeberoende intäkt per mil kalkyleras. Förhållandet har lett till att man i buss- resp. åkeribranschen tillämpar sådana taxor.

En sådan anpassning skulle för taxinäringens del innebära att priset för transporten baseras på ett pris/tim och/eller ett pris/km, dvs. taxameterns beräkning av priset baseras på en kontinuerlig summering av pris per tid och sträcka, alternativt enbart på pris per tid eller pris per sträcka. Kundens möjligheter att välja taxitransport med ledning av priset för den erbjudna tjänsten skulle därmed väsentligt förbättras — priset för en resa skulle i förväg kunna uppskattas utifrån kända faktorer och i efterhand kunna kontrolleras i förhållande till det avtalade priset. För taxiföretagets del skulle modellen därtill medföra större möjligheter att beräkna hur en använd taxa påverkar de ekonomiska förutsättningarna.

Av det ovan sagda drar vi slutsatsen att användandet av den s.k. brytpunktstaxan utgör ett allvarligt hinder för en positiv utveckling mot en taxinäring på lika konkurrensvillkor. Vi föreslår därför att bestämmelsen i nuvarande 14 § YTL om skyldigheten att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar

kompletteras i detta hänseende. Det bör därtill krävas att taxan skall vara anordnad så att priset för transporten enkelt kan bedömas före färden och att priset med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden.

Närmare tillämpningsföreskrifter i detta hänseende bör det lämpligen åligga VV att utfärda.

## 9.6 Regler om taxametrar

### 9.6.1 Bakgrund

Behov av att kunna bestämma körlegans storlek i förhållande till utförd persontransport har funnits lika länge som det har utförts sådana transporter mot betalning. Vid transporter mellan orter var vanligen sträckan — avståndet mellan orterna — officiellt fastställd och körlegan kunde då relateras till den. Det var svårare att på ett objektivt sätt beräkna priset för sådana transporter som företogs inom en tätort. Det första steget mot dagens taxametrar togs redan år 1897, när man började använda hästfordonsmonterade anordningar som mätte den tillryggalagda sträckan och beräknade körlegan i relation till denna.

Utvecklingen gick därefter relativt snabbt mot *mekaniska taxametrar* som mätte körsträcka och nyttjad tid och med hänsyn till inställd taxa automatiskt också beräknade transportens pris. Den ännu i dag vanligaste taxekonstruktionen, den s.k. brytpunktstaxan, uppstod för övrigt som en följd av den här typen av mekaniska konstruktioners tekniska begränsningar. Dessa medgav inte samtidig beräkning av sträck- resp. tidsrelaterad prisuppräkning, vilket möjligen hade varit det mest logiska. I stället beräknades priset enligt antingen tids- eller sträcktaxa, beroende på vilken som i varje moment genererade den snabbaste prisuppräkningen. Utöver att ackumulerande register avseende total körsträcka, betald körsträcka, antal körturer etc. infördes under 1920-talet, bestod utvecklingen fram till 1970-talet i huvudsak av att taxametrarna blev mindre och lättare — en taxameter från seklets början vägde ca 15 kg.

I början av 1970-talet inleddes den egentliga utvecklingen mot moderna *elektroniska taxametrar* genom att dittills helt mekaniska funktioner ersattes med elektroniska sådana. Bland de fördelar som erhölls, utöver att enheterna kunde göras ännu mindre, var enklare och snabbare taxeomställningar. I de helt mekaniska instrumenten krävdes byte av olika drev i taxametern för att ställa om taxan.

Krav på att taxametrar skulle vara typgodkända för att få användas i taxifordon infördes i fordonskungörelsen (1972:595), FK, den 1 juli 1983. Kravet kom att gälla fordon i taxitrafik av 1986 eller senare års modell. Dåvarande TSV införde krav på typgodkännande som i allt väsentligt knöt an till funktionen hos de på marknaden förekommande taxameterfabrikaten.

Under 1980-talet inleddes på initiativ av Stockholms Lokaltrafik ett projekt i syfte att skapa säkrare betalningssystem avseende färdtjänstuppdrag, RETAX. Till projektet knöts även företrädare för taxinäringen och taxameterindustrin samt NUTEK (Närings- och teknikutvecklingsverket) som stod för den huvudsakliga finansieringen. Utvecklingsarbetet resulterade bl.a. i krav på kvittoskrivande och registrerande taxametrar. De erfarenheter som vanns ur projektet påverkade i hög grad de nya krav på taxametrar som var en förutsättning för taxinäringens avreglering år 1990.

I prop. 1987/88:50 Trafikpolitiken inför 1990-talet angav departementschefen som villkor för en framgångsrik avreglering av taxinäringen att en sådan kombinerades med krav på kvittoskrivande och registrerande taxametrar. Fördelarna skulle komma samhället till del i form av effektivare skattekontroll, den enskilda taxikunden till del genom ett specificerat kvitto avseende den köpta tjänsten samt taxiföretaget till del genom en effektivare administration.

Taxameterföreskrifterna trädde i kraft den 1 juli 1990 och innefattade bl.a. krav på kvittoskrivare, registrering av köruppdrag och möjlighet till överföring av registrerade uppgifter till annat administrativt datasystem, dvs. *kvittoskrivande och registrerande taxameter med maskinellt avläsbar minnesenhet.* De omfattande tekniska kraven medförde att föreskrifterna kom att gälla först fr.o.m. den 1 juli 1991.

VV har utarbetat förslag till ändrade föreskrifter om taxametrar med skärpta krav på kalibrering, prisinformation på kvitto, ackumulerande register, plombering, detaljerade krav beträffande underlag för bokföring samt en förenklad och oberoende av taxameterfabrikat standardiserad kontrollfunktion, avsedd att användas vid t.ex. inspektion av taxibilar m.m. Förslaget innehåller även tekniska och kompetensmässiga krav på verkstäder som ackrediteras för installation, kontroll och plombering av taxametrar.

Kravet på att fordon som används i taxitrafik skall vara utrustat med taxameter finns för närvarande i 13 a § FK. Vidare finns där bestämmelser om att kontroll av att fordonen uppfyller kraven skall ske vid typ- eller registreringsbesiktning innan fordon tas i bruk första gången. Vid kontrollbesiktning sker periodisk kontroll av den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt samt, för taxifordon, av att kraven

enligt 13 a § är uppfyllda. Kontroll av fordon på väg sker genom flygande inspektion.

I FK regleras även administrativa påföljder av vid kontroll påträffade brister hos fordonet eller föreskriven utrustning (t.ex. taxameter). Detta sker i form av påpekande, krav på inställelse till kontrollbesiktning eller körförbud. Körförbud får meddelas endast om användande av fordonet är förenat med uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om det vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion konstateras brister som inte är av ringa betydelse är den normala administrativa påföljden krav på förnyad kontrollbesiktning inom en månad. Samma ordning tillämpas normalt även om det vid kontroll av ett taxifordon konstateras att taxametern inte är plomberad eller i övrigt inte fungerar på föreskrivet sätt. I praktiken kan alltså en taxiägare fortsätta att driva verksamheten under en månads tid med en felaktig taxameter.

### 9.6.2 Överväganden och förslag

Taxinäringen har efter avregleringen den 1 juli 1990 genomgått betydande förändringar. Förutom de förutsedda positiva effekterna, främst i form av ett ökat utbud av taxibilar och en viss priskonkurrens, har reformen dock medfört att näringen i dag uppvisar ett betydande inslag av främst ekonomisk brottslighet. Samhället undanhålls betydande skatteintäkter, samtidigt som konkurrensförutsättningarna för den seriösa taxiverksamheten allvarligt försämrats.

Ett av skälen till den negativa utvecklingen kan antas vara otillräcklig och dåligt samordnad myndighetskontroll. I det sammanhanget tillmäts taxametern stor betydelse. Denna skall beräkna, visa och skriva ut kvitto på uppnått pris. Taxametern skall också genom de registrerande funktionerna *dels* förse taxiföretaget med underlag för fakturering och bokföring, *dels* ge myndigheterna relevanta referensvärden för revision av verksamheten. Det är därför av största vikt att de taxametrar som används svarar mot de krav som ställs.

Periodisk kontroll och kontroll av taxametrar i taxifordon i trafik avseende funktion, anpassning och plombering av taxametern är således av stor betydelse för att säkerställa korrekt debitering av pris, rätt skattedebitering och därmed en sund konkurrens inom näringen. Dagens taxametrar är av sådan teknisk natur att specialkompetens krävs för en korrekt installation, kalibrering och funktionskontroll. Det bör därför införas en ordning med krav på årlig kontroll av utrustningen hos en ackrediterad verkstad. Den ackrediterade

verkstaden bör även få ansvaret för att en kontrollerad taxameter efter installation eller vid årlig kontroll plomberas på föreskrivet sätt. Vid den årliga kontrollbesiktningen som sker med stöd av FK skulle kontrollen av taxameterutrustningen därmed kunna inskränkas till att avse att taxametern är kontrollerad hos en behörig verkstad samt att den är plomberad och att plomberingen inte är äldre än ett år. Kontrollförfarandet bör därvid kunna vara detsamma oberoende av taxameterns fabrikat eller typ.

För att så långt möjligt motverka de negativa effekterna av att taxifordon med brister i taxameterutrustningen används i yrkesmässig trafik, bör automatiskt gälla ett förbud mot att *i taxitrafik* använda fordon med brister i taxameterutrustningen. Överträdelse av förbudet bör medföra ett kännbart ansvar för tillståndshavaren. Brukandeförbudet bör gälla till dess att utrustningen har kontrollerats och plomberats av en ackrediterad verkstad. Ett sådant brukandeförbud skulle således inte hindra att fordonet används privat.

I FK regleras i huvudsak krav på vägfordons utrustning och beskaffenhet i trafiksäkerhets- och miljöhänseende. Taxameterkravet baseras dock på andra grunder än de nu nämnda och har i stället ett naturligt samband med övriga bestämmelser i yrkestrafiklagstiftningen som rör skyddet för taxinäringen. Bestämmelserna om taxameter bör således flyttas till YTF.

I förslaget till ny YTF har vi tagit upp de grundläggande taxameterbestämmelserna i 7 kap. 1 och 2 §§. Straffbestämmelserna finns i 9 kap. 3 § och överklagandebestämmelserna i 10 kap. 1 §. Bemyndigande för VV att meddela föreskrifter om taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan har tagits upp i 11 kap. 1 § nya YTF. Bemyndigande att meddela visst undantag finns i 11 kap. 5 § punkt 3. Följdändringar föreslås i FK — se förslag härtill jämte författningskommentar.

Avslutningsvis vill vi anmärka att det har kommit propåer om att i utrustningshänseende utöka kraven på fordon i taxitrafik. Exempelvis har diskuterats att efter dansk förebild (se avsnitt 3) i bl.a. sätena installera s.k. avkännare, som automatiskt registrerar om passagerare medföljer. Vad gäller sådana tekniska system och därtill hörande frågor kan vi konstatera att de ligger utanför vårt uppdrag. Därtill kommer att VV redan gjort bedömningen att ett sådant system, i en avreglerad taximarknad, inte skulle tillföra något ytterligare och därför inte funnit skäl att driva frågan vidare.

## 9.7 Undantag från taxameterkravet — hyrverkstrafik m.m.

### 9.7.1 Allmänt

Taxameterkravet finns som ovan nämnts för närvarande i FK, där det i 13 a § sägs, att ett fordon som i enlighet med YTL används i taxitrafik skall vara försett med en taxameter av godkänd typ. Taxametern och dess fastsättning skall vid behov vara plomberade. Tillståndsmyndigheten får medge undantag från skyldigheten att ha taxameter om det finns särskilda skäl. Paragrafen innehåller också en bestämmelse om att den länsstyrelse som har meddelat ett tillstånd till beställningstrafik med buss får, om det finns särskilda skäl, besluta att bussar med en totalvikt av högst 3,5 ton som används i trafiken skall vara utrustade med taxameter. Vidare gäller för hyrverksfordonen att de inte skall ha den för taxitrafik föreskrivna gula registreringsskylten. I 18 § tredje stycket bilregisterkungörelsen (1972:599, omtryckt senast 1995:1358), BRK, föreskrivs nämligen, att för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt YTL och som inte undantagits från skyldigheten enligt 13 a § FK att ha taxameter, bokstaven T skall anges till höger om registreringsnumret och att bokstäver och siffror skall utföras i svart på gul ljusreflekterande botten.

Med hyrverkstrafik avses — enkelt uttryckt — taxitrafik med limousiner och andra speciella fordon. Dessa fordon kan medges undantag från kravet på taxameter. Sådan dispens kan medges även för fordon som utför vissa sjuktransporter. För fordon i skolskjutstrafik gäller generellt undantag från taxameterkravet, se nedan.

Villkor kan föreskrivas beträffande hyrverkstrafiken enligt en bestämmelse i 9 § andra stycket YTL. Där sägs att tillstånd till taxitrafik får förenas med villkor om fordons utrustning och beställning av transporter. För dessa tillstånd förenas i praxis regelmässigt beslutet om undantag från taxameterkravet med villkor om *att* betalning skall ske i särskild ordning, t.ex. mot faktura, *att* fordonet inte får vara försett med en anordning som visar att det är ledigt för uppdrag *samt att* beställning av körning endast får tas emot genom ett beställningskontor.

Länsstyrelsens beslut om avslag på en dispensansökan kan överklagas hos VV (117 § FK). Vid VV:s bedömning av om det enligt 13 a § FK finns skäl för undantag från taxameterkravet beaktas skattekontroll- och prisbildningsaspekter. Vidare beaktas att det inte förekommer kontanttransaktioner i bilen, dvs. att betalning för

köruppdragen sker mot faktura. VV tycks på senare tid ha gått mot en strängare bedömning av förutsättningarna för dispens.

I prop. 1987/88:50 Trafikpolitiken inför 1990-talet lades riktlinjerna för avregleringen av taxitrafiken fast. I begreppet taxitrafik inlemmades då även hyrverkstrafiken. I det sammanhanget diskuterade regeringen hyrverkstrafikens framtid och framhöll bl.a. att det kan finnas anledning att behålla dispensmöjligheten för att en särskild form av beställningstrafik skall kunna reserveras för vissa kundkategorier, som av olika anledningar önskar få transporten utförd utan att det finns en taxameter i fordonet. Som exempel nämndes transporter i samband med statsbesök och liknande händelser, företag som utnyttjar hyrbilar för att ersätta eller komplettera s.k. direktionsbilar samt utländska turister som efterfrågar en hyrbil med en språkkunnig förare och mot betalning i särskild ordning. Vidare uttalades att fordon som utför skolbarnstransporter, vilka i regel sker enligt avtal med angiven kilometerersättning och inte efter debitering enligt taxameter, inte skulle behöva ha taxameter. Slutligen nämndes som undantag sjuktransporter med lättare fordon (s. 280 och 281).

Inför avregleringen av taxiverksamheten föreslogs från en del håll att behovsprövningen skulle behållas för hyrverken, eftersom man ansåg att hyrverksfordonen genom befrielsen från olika krav som belastar taxi hade en bättre konkurrenssituation. Departementschefen ansåg emellertid att avregleringen skulle omfatta all taxitrafik. Han anförde följande (prop. 1987/88:78 s. 39).

> Med det förslag till avreglering av taxi som jag nu lägger fram blir skillnaden mellan hyrverkstrafik — frånsett en eventuell behovsprövning — och taxitrafik ur regleringssynpunkt endast att hyrverksfordonen utgörs av fordon som har medgivits undantag från skyldigheten enligt 13 a § fordonskungörelsen (1972:595) att ha taxameter. Enligt min mening bör det fordras särskilda skäl för att sådan dispens skall ges. Dispensprövningen tillsammans med möjligheten att föreskriva villkor i samband med tillståndsgivningen kommer rimligtvis att medföra att antalet hyrverksbilar inte når sådant antal att taxibranschen härigenom utsätts för alltför hård konkurrens. Vidare avser jag att föreslå bestämmelser om skyldighet för alla bilar som används i yrkesmässig trafik att ha yrkestrafikmärke. Dispens från taxameterkravet kan då anges på yrkestrafikmärket. Eventuell olaga yrkesmässig trafik får härigenom svårare att verka. Jag anser mot den bakgrunden att det inte finns tillräcklig anledning att behålla behovsprövningen för hyrverken.

I propositionen slogs det samtidigt fast att såväl den traditionella taxitrafiken som hyrverkstrafiken skulle inrymmas i begreppet taxi.

Även inom taxibranschen diskuterades hyrverkstrafikens förutsättningar. I en skrivelse från Svenska Taxiförbundet till regeringen den 9 december 1992 hemställde förbundet bl.a., att regeringen skulle förnya och förtydliga inriktningen av dispenser. Förbundet menade att det borde införas en mera restriktiv dispensgivning för hyrverk (prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken s. 8). Statskontoret föreslog i sin rapport (1993:15), när det gällde att minska problemen med kontroll via taxametrarna av den ekonomiska redovisningen och arbetstider, att alla dispenser borde återkallas och omprövas (s. 56). I departementspromemorian Ds 1994:100 framhölls från branschhåll återigen att de villkor som regelmässigt meddelas vid dispens från kravet på taxameter efterlevs dåligt. Det ifrågasattes därför om dispens från taxameterkravet över huvud taget borde ges (s. 53).

Vid tiden för avregleringen fanns det omkring 250 hyrverksfordon i hela landet, varav ca två tredjedelar var verksamma i Stockholmsområdet. I dagsläget finns det enligt registret 934 fordon som har taxameterdispens. I tiden direkt efter avregleringen meddelades ett större antal sådan dispenser, under år 1991 beslutades om 1 024 undantag. TPR, som då var överklagningsinstans, avgjorde ca 100 ärenden. År 1992 meddelade länsstyrelserna 180 undantag, medan TSV, som övertagit TPR:s roll i nu aktuellt hänseende, avgjorde ett femtontal överklagade ärenden. Under 1993 meddelades 157 undantag och VV, som efterträtt TSV som fullföljdsinstans, avgjorde 6 ärenden. Under år 1994 var motsvarande siffror 167 undantag på länsstyrelsenivå och 6 hos VV.

Även för förare av ett hyrverksfordon gäller krav på innehav av särskild förarlegitimation för taxi. Möjligheten till dispens från kravet på taxiförarlegitimation gäller för enskilda fall och inte generellt för viss typ av förare, såsom exempelvis hyrverksförare. Åkeriägarnas Centralförbund, som har ett antal innehavare av tillstånd till taxitrafik med dispens från taxameterkravet anslutna till sig, hade i samband med att bestämmelserna om förarlegitimation infördes, lämnat in en kollektiv dispensansökan för hyrverkstrafiken. Ansökan avslogs emellertid av regeringen (Kommunikationsdepartementet).

För en viss gren av taxitrafiken finns det ett generellt undantag från taxameterkravet, nämligen för skolskjutstrafik. I TPR:s författningssamling, TPRFS 1990:1, har rådet med stöd av 13 a § FK föreskrivit, att ett fordon som i enlighet med YTL används i taxitrafik inte behöver vara försett med taxameter om

1. fordonet används uteslutande för avtalsbundna skolbarnstransporter och

2. skriftligt avtal om transporterna finns, samt
3. ersättningen för transporterna bestäms på annat sätt än genom användning av taxameter och erläggs mot faktura.

Det bör noteras att föreskrifterna alltså förutsätter att de fordon som avses med undantaget får användas *endast* för ifrågavarande skolbarnstransporter.

### 9.7.2 Hyrverkstrafik i andra nordiska länder

I den *danska* bekendtgörelsen om hyrekörsel, nr 401, kap. 2 § 32 finns bestämmelser om s.k. speciell hyrekörsel, där det beviljade tillståndet till taxitrafik är begränsat till speciella körningar som sker utan taxameter. Denna trafik motsvarar den svenska hyrverkstrafiken. Även i Danmark är det fråga om trafik med limousiner, skolskjutsar och andra fordon för särskilda ändamål. Bilarna får inte vara utrustade med taxiskylt (lykta) eller annan taxiutmärkning. För att komma i fråga för ett sådant tillstånd krävs att tillståndshavaren kan visa upp ett avtal om redan kontrakterade körningar. Tillståndsgivningen är restriktiv och diskussioner förs fortlöpande om att utmönstra tillståndstypen.

I *Finland* och *Norge* drivs denna speciella trafik med stöd av undantag från ordinarie villkor för taxitrafiken.

### 9.7.3 Överväganden och förslag

Den gren av taxitrafiken som benämns *hyrverkstrafik* är endast en liten del av den totala taxitrafiken men den har genom åren gett upphov till en rad överväganden. Samtidigt som taxibranschen reser krav på att särregler för hyrverksfordonen mönstras ut, står det klart att det finns en viss marknad för trafik med limousiner och andra fordon för särskilda ändamål, såsom sjuktransporter med specialutrustade fordon och i vissa fall skolbarnstransporter.

Åkeriägarnas Centralförbund, som tidigare pläderat för införandet av speciella beställningstrafiktillstånd för hyrverk, har i en skrivelse till regeringen (Kommunikationsdepartementet) den 10 oktober 1994 återigen framfört detta krav. Skrivelsen har överlämnats till oss för övervägande. Förbundet framhåller däri att beröringspunkterna mellan taxi och hyrverk begränsar sig till att det i båda fallen rör sig om beställningstrafik för personbefordran, medan verksamheterna i övrigt är artskilda. Man menar att detta visas inte minst genom de betydligt

högre krav än i gängse taxitrafik som hyrverksbeställarna/kunderna ställer på förarens vandel, utbildning och uppträdande.

Från den traditionella taxibranschens sida finns det dock ett massivt motstånd mot särregler för hyrverkstrafiken och mot särskilda hyrverkstillstånd, som man menar snedvrider konkurrensen. I stället finns det därifrån önskemål om ett ytterligare krympt utrymme att meddela undantag från taxameterbestämmelserna.

Vår allmänna utgångspunkt är att minska utrymmet för särregler och att förenkla förfarande och hantering. Vi vill även i nu aktuellt avseende slå fast att villkoren för likartade trafikslags möjligheter och betingelser för att bedriva verksamhet — främst av konkurrensskäl — bör vara så likartade som möjligt. Det saknas därför enligt vår mening skäl att låta hyrverkstrafiken utgöra ett trafikslag som kräver tillstånd av annat slag än sådant för taxitrafik.

Mot bakgrund inte minst av vad som i tidigare uttalanden i förarbetena inför avregleringen av taxi har anförts om behovet av taxitrafik med särskilda fordon — ovan har nämnts limousiner, direktionsbilar m.fl. kategorier fordon som i inte obetydlig utsträckning efterfrågas — menar vi att en möjlighet till undantag från taxameterkravet alltjämt bör finnas. Erfarenheterna från dispensgivningen och de brister i tillämpningen som har konstaterats visar emellertid, att det finns fog för uppfattningen att utrymmet för sådana undantag bör minskas. Genom en begränsning av tillämpningen för dispenser till fall då *synnerliga skäl* föreligger kan dispensmöjligheten förbehållas fall, då de krav som bör ställas upp med avseende på fordonet och dess utrustning verkligen är uppfyllda. Det sagda innebär att det i kravet på synnerliga skäl ingår att det skall vara mer eller mindre otänkbart att använda ett dispenserat fordon i ordinär taxitrafik. Dispens skall med andra ord kunna ges endast i uppenbara, klart avgränsbara fall.

Det har från en del tillståndsmyndigheters sida förts fram tanken att en given taxameterdispens bör vara tidsbegränsad, bl.a. för att tillståndsmyndigheten skall kunna kontrollera att det sakförhållande som har föranlett undantag fortfarande föreligger. En dispens ges i dag till en tillståndshavare för ett visst eller vissa fordon. — I ett beslut om undantag från taxameterkravet bör enligt vår mening — om ett avtal om transporter föranleder dispensen — anges att beslutet gäller så länge avtalet gäller. Dessutom bör det finnas en generell regel om att en dispens aldrig bör gälla längre än två år. Denna tidsfrist, som bör framgå direkt av författningstexten, kan då bevakas av tillståndsmyndigheten.

Från företag som driver limousintrafik har hävdats att de villkor som myndigheterna ställer upp för att meddela taxameterdispens får

vissa oönskade effekter vid trafikens genomförande. Man har pekat på att fordonen betraktas som taxifordon med dess strängare krav beträffande kontrollbesiktning, försäkring, förarkompetens m.m. Samtidigt innebär bestämmelsen om att fordonen skall vara försedda med vita registreringsskyltar att de inte får utnyttja de filer och zonavspärrningar som enligt lokala regler endast är avsedda för kollektivtrafik och taxitrafik. Beträffande registreringsskyltar gäller i dag den ordningen, att fordon med dispens från taxameterkravet skall ha vita och inte gula skyltar. Dessa bestämmelser infördes för övrigt efter hemställan härom från Åkeriägarnas Centralförbund. Vi vill i det här sammanhanget peka på möjligheten att, i stället för den generella regeln om taxifordon — gul skylt, hyrverksfordon — vit skylt, införa en ordning med gula skyltar för samtliga fordon anmälda för taxitrafik, förenad med en möjlighet att i samband med ansökan om undantag från taxameterkravet få ansöka om dispens från kravet på gul registreringsskylt. En större flexibilitet i systemet med anpassning till förhållandena i det enskilda fallet skulle därigenom uppnås.

Som nämnts ovan gäller enligt TPRFS 1990:1 en generell dispens från kravet på taxameter för *skolskjutstrafik*. Med dagens krav på ett effektivt utnyttjande av fordonen i en rörelse kan det med visst fog ifrågasättas, om det i någon större omfattning förekommer att ett taxifordon används uteslutande i sådan trafik som utförs endast viss tid på dygnet och under viss tid på året. Det skulle med andra ord innebära att en taxibil som utnyttjar den generella dispensen för skolbarnstransporter står stilla kvällar, helger och lov samt att innehavaren inte använder detta fordon i någon annan trafik än just skolskjutstrafik. I de fall ett sådant partiellt utnyttjande av ett fordon verkligen sker, menar vi att dispens i stället kan ges med tillämpning av den allmänna dispensmöjligheten (synnerliga skäl). Den generella skolskjutsdispensen bör därför upphävas.

Enligt de nuvarande bestämmelserna är det länsstyrelserna som prövar frågor om undantag från kravet på taxameter i taxifordonen. Det har från något håll förts fram uppfattningen att dispensgivningen borde flyttas till VV. Det skulle, har man menat, medföra en mera enhetlig och rättvis bedömning. Vi menar dock att dessa effekter kan uppnås genom att VV alltjämt är överklagningsinstans i sådana ärenden och dessutom kan ge ut närmare föreskrifter och/eller allmänna råd om tillämpningen. Det saknas därför skäl att flytta handläggningen av ärenden om undantag från taxameterkravet från länsstyrelserna. Däremot bör VV ha möjlighet att i visst fall medge dispens från kravet på att taxametern skall vara av godkänd typ. Se 11 kap. 5 § förslaget till ny YTF.

Äldre dispenser från taxameterkravet bör upphävas. Se övergångsbestämmelse till ändringar i fordonskungörelsen och avsnitt 9.6 ovan.

# 10 Internationell trafik

Utredningens förslag i huvuddrag: Myndighetsorganisationen för den internationella trafiken renodlas.

Länsstyrelsen i folkbokföringslänet eller, för juridisk person, i det län där företagets ledning finns, prövar frågor om internationell godstrafik inom EES.

GTS prövar frågor om internationell godstrafik utanför EES samt frågor om cabotage avseende godstransporter inom unionen.

VV prövar frågor om persontransporter såväl inom som utanför EES samt frågor om cabotage som rör persontransporter — dvs. samtliga frågor om internationella persontransporter med buss.

Förordningen 1995:525 — som rör trafiken inom EES — omarbetas och kompletteras i en ny förordning med bestämmelser om ansvar för den som saknar de tillstånd eller dokument som krävs för trafiken m.m. Även en bestämmelse om hindrande av fortsatt färd föreslås för denna trafik.

Bestämmelserna i KIV — som rör trafiken utanför EES — arbetas in i YTL och YTF och anpassas till dessa författningar beträffande frågor om behöriga myndigheter, domstolsprövning, återkallelse, varning resp. straffsanktioner.

## 10.1 Utredningens uppdrag

I tiden före Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen reglerades frågan om tillstånd till internationell trafik huvudsakligen genom kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV. I och med att Sverige blivit medlem i unionen har EG:s regelverk i viktiga delar direkt tillämplighet i svensk rätt. Tillstånd till internationell trafik regleras härefter i praktiken till övervägande delen genom EG:s bestämmelser. Vi skall mot bakgrund härav överväga om reglerna i KIV kan arbetas in i den övriga lagstiftningen.

För närvarande är det i huvudsak länsstyrelserna som är tillståndsmyndigheter för yrkestrafiken. Det gäller även de tillstånd som krävs enligt EG-reglerna. Härvid fordras i vissa fall att kontakter tas med tillståndsmyndigheter i andra länder. I vårt uppdrag ingår att

utreda om den nuvarande myndighetsorganisationen är den mest lämpliga med hänsyn tagen till bl.a. nu åsyftade typer av tillstånd.

Mot bakgrund av att EG-förordningarna är direkt tillämpliga i Sverige skall vi enligt utredningsdirektiven också överväga om man i de befintliga svenska författningarna dels kan ange kompetenta myndigheter, dels kan bestämma eventuella sanktioner som ansluter sig till vad som krävs enligt dessa förordningar. Därigenom skulle möjliggöras att kommande EG-förordningar kan tillämpas utan någon ytterligare inhemsk författningsåtgärd.

## 10.2 Inledning

Sverige och andra dåvarande EFTA-stater träffade i maj 1992 avtal med EG och EG:s medlemsstater om ett Europeiskt ekonomiskt samarbetsområde, EES. EES-avtalet, som trädde i kraft den 1 januari 1994, syftar till en integrering av de aktuella EFTA-ländernas marknader med EU:s inre marknad med dess fria rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital. Genom avtalet blev EG:s rättsakter som beslutats t.o.m. den 31 juli 1991 gällande inom hela EES. De EG-rättsakter som det hänvisas till eller som ingår i bilagorna till avtalet är således bindande för de avtalsslutande parterna. Enligt avtalet kan rättsakter som därefter antas av EG fogas till avtalet genom beslut i den Gemensamma EES-kommittén. Genom ett sådant tillägg infogades rättsakter som beslutats t.o.m. den 31 december 1993, bl.a. viss för transportsektorn viktig reglering. Dessa rättsakter kom att gälla för EFTA-länderna fr.o.m. den 1 juli 1994. Efter Sveriges medlemskap i EU grundas Sveriges förpliktelse att införliva EG-rätten i den svenska rättsordningen enbart på medlemskapet. Sverige omfattas dock i egenskap av medlem i EU av EES-avtalet och är skyldigt att tillämpa de rättsakter som ingår i avtalet i förhållande till de EFTA-länder som är avtalsparter, för närvarande Island, Liechtenstein och Norge. Föreliggande författningsförslag har utformats med beaktande av detta.

De nu gällande författningarna på yrkestrafikområdet, YTL resp. YTF, reglerar yrkesmässig trafik inom landets gränser. För den internationella trafiken hänvisas i 2 § YTF till KIV, som i princip reglerar trafik utanför EES. I KIV hänvisas även till förordningen 1994:905 (numera 1995:525) om tillträde till den internationella transportmarknaden, som reglerade trafik inom EES.

I och med Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen har, såsom tidigare nämnts, en rad EG-förordningar därutöver direkt tillämplighet i Sverige och vissa EG-direktiv har genom svenska författningsåtgärder införlivats med svensk rätt.

Nedan lämnas en kort översikt över de regler som för närvarande tillämpas för internationell trafik inom gemenskapen. Beträffande de materiella bestämmelserna i EG:s regelverk hänvisas till avsnitt 3 ovan.

## 10.3 Internationell trafik inom EES

Förordningen (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen trädde i kraft den 1 juli 1995 och ersatte då förordningen (1994:905) om tillträde till den internationella transportmarknaden. I förordningen 1995:525 anges de myndigheter som skall pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt

1. rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss,
2. rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier,
3. rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, samt
4. rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade.

Ett förslag till ändring av förordningen (EEG) nr 684/92 har arbetats fram av kommissionen (Bryssel den 10 maj 1996, KOM(96) 190, 96/0125 SYN). Förslaget, som bl.a. innehåller vissa förenklingar av definitionerna och tillståndssystemet, har inte kunnat beaktas här.

Rådets förordning (EEG) nr 2454/92, som reglerar cabotage för persontransporter har under år 1994 av EG-domstolen upphävts på formella grunder. Kommissionen har därefter lagt fram ett förslag till en ny förordning (den 12 januari 1996, 96/0002 SYN). Förslaget innehåller i princip tidigare bestämmelser, men på vissa punkter med ett liberaliserat innehåll.

För trafiken genom Österrike gäller i stället kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till Anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och

Sverige. Förordningens bestämmelser hänger samman med Österrikes geografiska läge och att landet vid medlemskapet fått undantag från bestämmelserna om i princip fri trafikeringsrätt inom unionen (EES). Österrike delar till varje övrigt land ut ett antal s.k. miljöpoäng enligt ett kvotsystem. Trafiken genom Österrike begränsas till denna kvot, enligt närmare bestämmelser i den nämnda förordningen. I protokoll nr 9 regleras därutöver trafiken till och från Österrike.

*Persontransporter*

Behöriga myndigheter vid tillämpningen av förordningen (EEG) nr 684/92, dvs. för persontransporter med buss är
1. länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd,
2. om sökanden är en juridisk person, länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns,
3. Länsstyrelsen i Stockholms län, om sökanden inte har den nämnda anknytningen till landet och
4. Vägverket i fråga om artiklarna 7.1 och 7.2.

Bestämmelsen i p. 4, som infördes i förordningen 1995:525 och inte hade sin motsvarighet i den tidigare förordningen 1994:905, innebär att VV är yttrandemyndighet, dvs. svarar på förfrågningar om linjetrafiken från andra medlemsländer.

I förordningen (EEG) nr 684/92 regleras EU:s olika typer av persontransporter med buss. För viss trafik krävs tillstånd medan det för annan krävs vissa andra dokument. Visst slags trafik är helt befriad från sådana krav. Detta gäller i princip pendeltrafik med logi och tillfällig trafik. För linjetrafik samt för pendeltrafik utan logi krävs tillstånd. Sådant krävs däremot inte för speciell reguljär trafik.

Ansökan om tillstånd till *linjetrafik* och *pendeltrafik utan logi* görs hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där avreseorten är belägen. Vid linjetrafik skall en av linjens ändstationer räknas som avreseort.

Länsstyrelsens tillståndsprövning innebär att yttrande eller synpunkter begärs in från de länder som berörs av trafiken, dvs. utmed linjesträckningen. Svar från resp. lands behöriga myndighet skall ha kommit in inom två månader och prövningen skall ske inom tre månader från det att ansökan lämnades in. Om något land inte svarat skall samtycke till den aktuella trafiken anses ha getts. Giltighetstiden för ett tillstånd skall vara högst fem år för linjetrafik och högst två år för pendeltrafik utan logi. I varje fordon som används i sådan trafik för vilken det krävs tillstånd skall det finnas ett tillstånd eller en tillståndskopia.

*Kontrolldokument och certifikat*

För trafik som enligt förordningen (EEG) nr 684/92 är undantagen från tillståndskrav — som nämnts i princip pendeltrafik med logi och tillfällig trafik — krävs i stället ett s.k. kontrolldokument — waybill — (artikel 11) som skall medföras vid färd. Även vissa transporter för egen räkning är undantagna från tillståndsskyldighet men är i stället underkastade en ordning med certifikat.

För *pendeltrafik med logi* samt *tillfällig trafik* sker ansökan om ett kontrolldokument hos länsstyrelsen. Tillfällig trafik är exempelvis rundresor och trafik som anordnas vid särskilda evenemang och motsvaras närmast av beställningstrafik med buss enligt YTL. För att få ett kontrolldokument krävs att sökanden har ett nationellt trafiktillstånd. Någon regel härom finns inte i dag, men i praktiken kan sökanden vända sig med en ansökan till den länsstyrelse där han befinner sig. Myndigheten kontrollerar då i yrkestrafikregistret att vederbörande har ett nationellt tillstånd och utfärdar mot fastställd avgift den begärda handlingen. Dokumentet får inte överlåtas.

Ett kontrolldokument består av färdblad för uppgifter om transporten, samlade i numrerade häften om 25 blad jämte kopia som ställs ut i trafikföretagets namn. Kopian skall förvaras på företagets huvudkontor medan dokumentet i original skall medföras i fordonet och på begäran visas upp för en behörig kontrollant (artikel 15). Någon sanktion finns inte för den som bryter mot bestämmelsen om medförande och uppvisande, vilket har påpekats från polisens sida som en brist i den praktiska tillämpningen.

Med *transport för egen räkning* avses sådana transporter som ett företag ordnar för sina anställda eller som en ideell organisation ordnar för sina medlemmar, om fordonen körs av en anställd i företaget eller av en medlem i organisationen. För sådana transporter krävs i stället ett intyg, certifikat (artikel 13). Ett certifikat utfärdas av länsstyrelsen efter ansökan. En uttrycklig bestämmelse om vilken länsstyrelse som avses saknas. Giltighetstiden för ett certifikat är högst fem år. I varje fordon som används i sådan trafik skall medföras ett intyg eller en bestyrkt kopia som på begäran skall visas upp för en behörig kontrollant (artikel 15).

Kommissionens förordning (EEG) nr 1839/92 av den 1 juli 1992 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 684/92 beträffande dokument vid internationella persontransporter på väg reglerar hur dokumenten skall vara utformade.

*Godstransporter*

Rådets förordning (EEG) nr 881/92 reglerar tillståndsförfarandet för godstransporter. Enligt förordningen krävs för att bedriva internationell transport ett *gemenskapstillstånd*. För att vara berättigad att få ett sådant krävs det att vederbörande har ett nationellt tillstånd och i princip kan den som har ett nationellt tillstånd inte vägras ett gemenskapstillstånd.

Enligt 2 § andra stycket förordningen 1995:525 är den tillståndsmyndighet som meddelat det nationella tillståndet enligt 4 § YTL behörig myndighet, dvs. länsstyrelsen. VV har enligt förordningen övergripande funktioner (artiklarna 10 och 11).

Ett gemenskapstillstånd, ett s.k. blått tillstånd, utfärdas för en tid av fem år och får inte överlåtas. Originaldokumentet skall förvaras hos transportföretaget, medan ett antal vidimerade kopior utfärdas, ett för varje fordon. En kopia skall medföras i fordonet.

*Cabotage — persontransporter*

Med cabotage avses trafik där personer eller gods transporteras inom ett annat land än det där fordonet är registrerat.

Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 reglerar nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, dvs. cabotage för persontransporter. Som ovan nämnts har förordningen upphävts och förslag till en ny rättsakt arbetats fram. I avvaktan på att förslaget antas tillämpas övergångsvis reglerna i den upphävda förordningen.

Generaltullstyrelsen, GTS, är behörig myndighet att pröva frågor om cabotage enligt förordningen (EEG) nr 2454/92 (2 § tredje stycket förordningen 1995:525). I GTS handläggning förekommer ett ytterst begränsat antal ärenden avseende cabotagetillstånd för persontrafik.

Till och med den 31 december 1995 gällde tillståndskravet att bedriva icke reguljär cabotagetrafik förutom linjetrafik även s.k. slutna rundresor. Därefter är all cabotagetrafik, enligt uttryckliga bestämmelser i artikel 3, tillåten med undantag av linjetrafik. Ansökan om tillstånd görs således av den svenske tillståndshavaren hos GTS, som beviljar tillstånd till transportföretaget under förutsättning att företaget uppfyller vissa krav. Tillståndet eller en bestyrkt kopia skall förvaras ombord på fordonet. Därutöver skall ett kontrolldokument finnas, bestående av ett färdblad med översättningar (artikel 6).

*Cabotage — godstransporter*

Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 reglerar förutsättningarna för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade. Innehav av ett gemenskapstillstånd enligt förordningen (EEG) nr 881/92 är en förutsättning för att erhålla ett cabotagetillstånd enligt förordningen.

GTS är behörig myndighet för svenska transportörer som ansöker om cabotagetillstånd även på godssidan (2 § tredje stycket förordningen 1995:525).

Ett cabotagetillstånd gäller i två månader och ställs ut i transportföretagets namn. Det får inte överlåtas. Varje tillstånd får användas för endast ett fordon i taget. Det skall medfölja fordonet och visas upp på begäran av en behörig tjänsteman. Transporten skall antecknas i ett häfte med körrapporter som tillsammans med tillståndet lämnas in till GTS inom åtta dagar efter det att giltighetstiden för tillståndet löpt ut.

Tillstånden är kvoterade, vilket innebär att varje lands transportörer får konkurrera om ett begränsat antal cabotagetillstånd. I artikel 12 anges uttryckligen att de gemenskapstillstånd och den kvotordning för cabotage som fastställs i artikel 2 skall upphöra att gälla den 1 juli 1998. Därefter skall varje icke hemmahörande transportföretag som uppfyller vissa villkor ha rätt att utföra vägtransporter tillfälligt och utan kvantitativa restriktioner i en annan medlemsstat utan att ha säte eller vara etablerad i den staten.

Bestämmelser finns i (EEG) nr 3118/93 om administrativa sanktioner, dvs. återkallelse eller varning, vid vissa överträdelser. Dessa regler har dock hittills inte tillämpats av GTS. Eftersom giltighetstiden för sådana tillstånd är så begränsad fyller reglerna i praktiken inte någon funktion. Någon sanktion för den som driver cabotagetrafik utan tillstånd enligt förordningen eller som inte medför tillståndet finns inte.

*Vissa gemensamma bestämmelser*

I förordningen 1995:525 regleras bl.a. frågan om behörig kontrollant enligt bestämmelserna i resp. EG-förordning. Härmed avses för Sveriges del en polisman (3 §). Bestämmelser om avgifter för ärenden som rör såväl tillstånd som kontrolldokument och certifikat finns i 4 §.

Beslut om vägrat eller återkallat tillstånd, liksom beslut om administrativ sanktion som har meddelats av GTS enligt förordningen (EEG) nr 3118/93, får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande hos kammarrätten (6 §).

De ovan beskrivna EG-förordningarna föreskriver såsom framgått att tillstånd eller andra dokument skall finnas i vissa fall. Någon sanktion för den som driver trafik utan tillstånd, dvs. i princip "olaga yrkesmässig internationell trafik", finns dock inte. Från främst polisens sida har framförts önskemål om sanktionsmöjligheter för att hindra trafik som bedrivs utan tillstånd.

## 10.4 Internationell trafik utanför EES

I 2 § YTF finns en bestämmelse som avser internationell trafik. Där sägs att ytterligare föreskrifter om internationell yrkesmässig trafik finns i KIV. Vidare anges att den som har tillstånd till cabotagetrafik i Sverige enligt överenskommelse med en annan stat får bedriva denna trafik utan tillstånd enligt YTL. Ett sådant tillstånd till cabotagetrafik skall medföras i fordonet och på anmodan visas upp för polisman eller tulltjänsteman. GTS utövar tillsyn över cabotagetransporterna.

KIV gäller internationella vägtransporter i Sverige med buss eller lastbil med eller utan tillkopplat släpfordon samt vägtransporter utom landet med sådant fordon, om det är registrerat i Sverige (1 §). Med internationell vägtransport förstås i kungörelsen transport på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige. I sistnämnda fall avses trafik genom landet utan att personer eller gods tas upp eller lämnas av. Som ovan nämnts tillämpas KIV för den internationella trafiken utanför EES.

I 3 och 4 §§ regleras *transport med i Sverige registrerat fordon.* Vägtransport i yrkesmässig trafik utom landet med buss eller lastbil som är registrerad i Sverige får, enligt 3 §, utföras endast av den som har tillstånd enligt YTL att bedriva yrkesmässig trafik av motsvarande slag och, då förordningen (1994:905) om tillträde till den internationella transportmarknaden är tillämplig, har tillstånd enligt den förordningen. Förordningen 1994:905 har dock upphävts och ersatts av ovan nämnda förordning (1995:525) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska unionen.

Om det behövs tillstånd för transport av personer eller gods i ett annat land med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd) och tillståndsfrågan på grund av överenskommelse mellan Sverige och annan stat skall prövas av en svensk myndighet, skall prövningen göras, såvitt avser linjetrafik, av VV och i övrigt av GTS (4 §).

Ansökan om tillstånd till linjetrafik görs alltså hos VV. Vid prövningen tillämpas den ordningen att samtliga berörda länder måste ge sitt tillstånd till den ifrågavarande trafiken. För vissa länder krävs det

dock inte tillstånd vid transittrafik. Till ansökan skall fogas tidtabell, prislista och karta över linjesträckningen. Handläggningen av tillståndsärenden som rör linjetrafik är lång med ofta upprepade kontakter mellan Sverige och övriga berörda länder. Ett tillstånd jämte samtliga länders tillstånd skall medföras i bussen. Utformningen av tillstånden varierar från land till land. De svenska tillstånden skrivs ut som beslut på vitt A4-ark.

Sverige har vägtransportavtal med ett antal länder och till följd härav är transporten fri mellan Sverige och ett fåtal länder. För övriga länder gäller kvoterade tillstånd i fråga om godstransporter. Kontroll måste alltid ske hos GTS av vad som gäller för ett speciellt land, eftersom nya förhandlingar hela tiden pågår mellan länderna.

De följande paragraferna 5 och 6 behandlar *transport med i utlandet registrerade fordon*. Internationell vägtransport i yrkesmässig trafik med buss eller lastbil som är registrerad i utlandet får utföras endast av den som har tillstånd till sådan transport. GTS får efter samråd med VV föreskriva att tillstånd behövs för internationell vägtransport även om den inte utförs i yrkesmässig trafik. Det nu sagda gäller inte i den mån annat avtalats genom överenskommelse mellan Sverige och annan stat. Frågor om tillstånd prövas i fråga om linjetrafik av VV och i övrigt av GTS. Tillstånd får meddelas endast den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken. Någon egentlig lämplighetsprövning sker dock i realiteten inte, utan tillstånd ges till den som har ett nationellt tillstånd.

Tillstånd enligt 5 § till linjetrafik med buss som är registrerad i Finland eller Norge skall, enligt en särskild bestämmelse i 7 a §, meddelas den som uppfyller föreskrifterna om lämplighet i 7 §, om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller linjetrafik. Tillstånd skall också ges om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning skulle uppnås. Bestämmelsen kom till som en följd av en internationell överenskommelse mellan länderna, SÖ 1991:50. Överenskommelsen har dock genom EES-avtalet förlorat i aktualitet och behandlas inte vidare av oss.

Ett tillstånd får meddelas en viss fysisk eller juridisk person och skall innehålla de villkor som behövs för trafikens bedrivande (8 §). Ett sådant tillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har beviljat tillståndet (9 §). Ett bevis om tillstånd för ett i utlandet registrerat fordon skall under färd i Sverige medföras i fordonet och på tillsägelse visas upp för polisman eller tulltjänsteman.

Återkallelse av tillstånd m.m. regleras i 12 och 13 §§. När ett inhemskt tillstånd återkallas, dvs. ett trafiktillstånd enligt YTL för ett fordon som är registrerat i Sverige, skall VV eller, efter underrättelse

från länsstyrelsen, GTS återkalla berörda transporttillstånd. Den myndighet som har beviljat ett sådant tillstånd får återkalla det, om det vid transporter med ett i utlandet registrerat fordon förekommit allvarliga eller upprepade överträdelser av

— YTL, YTF, kungörelsen i fråga eller föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa författningar,

— författningar eller föreskrifter om vägtransporter, särskilt bestämmelser om förares kör- och vilotider, fordons vikt och mått, trafiksäkerhet eller fordons utrustning och beskaffenhet, eller

— bestämmelser i författningar om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

Detsamma gäller om tillståndshavaren på annat sätt har väsentligt åsidosatt sina skyldigheter i fråga om trafikens anordnande eller handhavande eller om han inte har använt tillståndet.

Varning kan under vissa omständigheter i stället komma i fråga.

Enligt ansvarsbestämmelser i 15 § döms den till böter som driver trafik i vilken transport sker i strid mot 3 eller 5 § eller mot föreskrift som meddelats i samband med att tillstånd gavs. Penningböter skall utdömas för den som för ett i utlandet registrerat fordon utan att medföra transporttillståndet. Ett visst beställaransvar motsvarande det i 22 § YTL åläggs. I 17 § föreskrivs nämligen att om transport av gods har skett i strid mot 3 eller 5 §, skall den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades.

Polisman eller tulltjänsteman får under vissa förutsättningar hindra fortsatt transport eller medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller, såvitt avser i utlandet registrerat fordon som införs i Sverige, att fordonet omedelbart förs ut ur landet (18 §).

VV:s och GTS beslut får överklagas hos regeringen (19 §). Beslut om varning eller beslut av polisman eller tulltjänsteman enligt kungörelsen får dock inte överklagas (20 §).

I KIV regleras även en viss uppgiftsskyldighet om lagförda överträdelser av bestämmelser i kungörelsen för domstol till tillståndsmyndigheten, för tillståndsmyndigheten till EFTA:s Ständiga kommitté eller till EU-staterna resp. för vissa andra myndigheter till tillståndsmyndigheten. Medlemskapet i EU har medfört att Sverige inte längre har några skyldigheter visavi den Ständiga kommittén, utan all uppgiftsskyldighet fullgörs till EG-organen.

GTS får meddela föreskrifter för verkställigheten av KIV i fråga om tillstånd enligt 4 och 5 §§, som inte avser linjetrafik. I övrigt meddelar VV verkställighetsföreskrifter. I fråga om bestämmelsen om hindrande

av fortsatt färd får Rikspolisstyrelsen, RPS, resp. GTS meddela föreskrifter.

## 10.5 Överväganden och förslag

*Allmänt*

Enligt den nu gällande ordningen reglerar förordningen 1995:525 jämte EG-förordningar trafiken inom EES, medan KIV i praktiken har sitt tillämpningsområde beträffande internationella transporter utanför EES. Tillstånd inom EES behövs dels enligt nämnda förordningar, dels enligt YTL. Utanför EES krävs tillstånd dels enligt KIV, dels enligt YTL. På en del punkter görs dock avsteg från den uppdelningen och en viss tveksamhet råder därför om tillämpningen och tolkningen av resp. författning.

De bestämmelser som rör den internationella trafiken bör till sin uppbyggnad i möjligaste mån anpassas till den övriga yrkestrafikregleringen vad gäller bestämmelser om behöriga myndigheter, domstolsprövning, domstolars underrättelseskyldighet, möjligheter till ingripanden vid överträdelser i form av administrativa sanktioner (återkallelse och varning) resp. straffsanktioner (bötesstraff) och hindrande av fortsatt färd.

För att få en reglering som är överskådlig och konsekvent uppbyggd bör bestämmelserna delas upp efter tillämpningsområde. En naturlig uppdelning är därvid att samtliga bestämmelser om EES-trafiken förs till en särskild förordning som ersätter förordningen 1995:525, medan KIV:s bestämmelser för trafiken utanför EES förs över till en ny YTL resp. YTF. Genom att så sker anpassas KIV:s bestämmelser till de allmänna bestämmelserna om domstolsprövning m.m.

*Myndighetsorganisationen*

Den 1 januari 1992 delades dåvarande Transportrådets uppgifter i fråga om den internationella yrkestrafiken upp mellan olika myndigheter, se prop. 1990/91:100 bil. 8 s. 174 f. Tullverket fick uppgiften att meddela transporttillstånd i fråga om godstrafik och beställningstrafik med buss. Anledningen härtill var att verket redan hade en organisation som täckte hela landet och redan svarade för kontrollen av utrikestrafiken. På dåvarande Trafiksäkerhetsverket (numera VV) lades att handlägga frågor om internationell linjetrafik samt att utfärda föreskrifter om internationella vägtransporter. Som skäl härför

anfördes dels att sådan linjetrafik i allmänhet är av interregional natur, dels att samarbetet med utländska myndigheter kan fordra särskild samordning och ställa särskilda krav på handläggarna av sådana ärenden. — Uppgiften att föra förhandlingar om tillstånd och kvoter fördes över till regeringen.

Efter hand som bestämmelserna för den internationella trafiken över tiden har kompletterats och genom Sveriges medlemskap i EU delvis anpassats till unionens regelverk har handläggningen av den yrkesmässiga trafiken spritts på olika myndigheter. Utvecklingen har därmed blivit en annan än den avsedda. För trafiken inom EES gäller exempelvis för närvarande att länsstyrelsen är tillståndsmyndighet för all persontrafik inkl. linjetrafik samt för godstrafik.

### *A. Persontransporter*

En återgång till de ursprungliga grundtankarna beträffande persontransporter förefaller naturlig. Flera skäl talar för att frågor om tillstånd till all internationell linjetrafik skall handläggas av VV. Även frågor om tillstånd till andra internationella persontransporter bör föras över till VV. Dessa tillstånd fordrar fortlöpande kontakter med utländska myndigheter. Verket kan i sin egenskap av central myndighet få en bättre överblick över den internationella trafikens omfattning, linjesträckning m.m. Det kan inte minst dra fördelar av att det redan handlägger ärenden om tillstånd till linjetrafik till länder utanför EES och därigenom redan har upparbetat internationella kontakter samt skaffat sig kännedom om internationella förhållanden på området. Genom att samla linjetrafikärendena hos en och samma myndighet uppnår man samtidigt en enhetlig bedömning gentemot internationella transportörer. Vi föreslår på nu anförda grunder att en sammanföring till VV sker.

Den ovan beskrivna dokumenthanteringen, dvs. hanteringen av kontrolldokument och certifikat, som i vissa fall krävs vid persontransporter inom EES enligt förordningen (EEG) nr 684/92 (artiklarna 11 resp. 13), bör dock även framgent handhas av länsstyrelserna. Härför talar främst praktiska skäl — ansökan om sådana dokument ställs ofta till myndigheten i nära anslutning till att den aktuella transporten skall genomföras. Länsstyrelserna ligger då nära till hands.

Vad ovan har sagts kräver ändringar i de bestämmelser som gäller enligt nuvarande 2 § första stycket förordningen 1995:525.

Den föreslagna ärendefördelningen inbegriper även ärenden om cabotagetrafik för persontransporter inom EES, som enligt samma paragraf, tredje stycket, nu handläggs av GTS. Även frågor om sådana

tillstånd bör lämpligen handläggas av VV. Emellertid kan någon uttrycklig bestämmelse om detta inte formuleras med hänsyn till att någon gällande EG-förordning för närvarande inte finns.

Beträffande cabotagetransporter på personsidan utanför EES handläggs sådana ärenden, i den mån sådana transporter över huvud taget tillåts enligt gällande bilaterala avtal, enligt uppgift av regeringen. Även sådana ärenden bör ingå i VV:s kompetensområde.

VV är redan tillståndsmyndighet enligt KIV för internationell linjetrafik med i Sverige registrerat fordon (4 § KIV). I enlighet med det ovan anförda föreslår vi inte någon ändring härvidlag.

Frågor om persontransporter med buss utanför EES som inte är linjetrafik, främst viss pendeltrafik, handläggs nu av GTS. Även dessa transporter bör i konsekvens med den nu beskrivna fördelningen föras över till VV.

### *B. Godstransporter*

På godstransportsidan är myndighetsorganisationen mera okomplicerad. Mot bakgrund främst av att länsstyrelserna är tillståndsmyndighet för det inhemska trafiktillstånd som alltid krävs för att kunna söka ett gemenskapstillstånd, dvs. ett tillstånd till godstransporter inom EES, bör länsstyrelserna även fortsättningsvis vara tillståndsmyndigheter i fråga om tillstånd enligt förordningen (EEG) nr 881/92.

Frågor om transporttillstånd avseende godstransporter utanför EES prövas i dag av GTS. Styrelsen som central myndighet kompletteras av Tullverkets väl fungerande regionala organisation, som av naturliga skäl har sin tyngdpunkt vid landets gränser. Det framstår som naturligt att inte ändra den ärendefördelningen.

Cabotagetrafik avseende godstransporter inom EU kommer att släppas helt fri från alla tillståndskrav enligt EG-förordningarna den 1 juli 1998. Till dess så sker bör handläggningen av sådana ärenden ligga kvar på GTS.

### *C. Sammanfattning*

Genom förslagen ovan kan åstadkommas en uppdelning av ärenden som innebärt att samtliga ärenden om tillstånd till persontransporter handläggs av VV. Ärenden om tillstånd till godstrafik inom EES handläggs av länsstyrelserna och sådana ärenden rörande transporter utanför EES av GTS. Härigenom uppnås en renodling av beslutsgångarna och därmed en effektivisering av tillståndsprövningen.

*Något om tillståndsprövningen m.m. beträffande transporttillstånd för ett svenskregistrerat fordon*

Ett transporttillstånd bör få meddelas endast den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som finns för trafiken. Såsom gäller för inhemska trafiktillstånd bör det, när ett transporttillstånd beviljas, få meddelas de villkor som behövs.

När ett nationellt trafiktillstånd återkallas bör även berörda tillstånd som kan ha utfärdats för internationell trafik återkallas. De allmänna bestämmelserna beträffande återkallelse av trafiktillstånd i situationer när tillståndshavaren eller någon som företräder honom inte längre är lämplig bör dock tillämpas även i fråga om transporttillstånd. Det innebär då att ett transporttillstånd alltid skall återkallas i ett separat beslut, oavsett om det nationella tillståndet återkallas i samband därmed eller ej.

*Sanktioner m.m.*

De befintliga bestämmelserna om sanktioner för den internationella trafiken är ofullständiga. Vi skall därför enligt utredningsdirektiven överväga i vad mån de kan behöva kompletteras. Fråga har därvid väckts om att införa generella sanktioner som skulle gälla i alla framtida situationer och för alla områden som framgent kan komma att omfattas av EG-regler eller andra regler.

Enligt vår uppfattning bör en viss försiktighet iakttas när det gäller sanktioner med generell giltighet av det slag som nämns i direktiven. Behovet av sanktioner för överträdelser av särskilda bestämmelser bör prövas från fall till fall. De befintliga sanktionerna samt de ytterligare sanktioner som vi föreslår bör dock till sin konstruktion kunna stå modell för eventuellt kommande författningsbestämmelser på området.

I förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter finns redan vissa sanktioner för överträdelser av EG-förordningar på det området (20 och 21 §§). Dessa bestämmelser kan enligt vår mening tjäna till ledning för utformningen av ansvarsbestämmelser i den nya författning som ersätter förordningen 1995:525.

För att som svensk transportör få ett tillstånd till internationell trafik krävs i allmänhet att vederbörande har ett nationellt trafiktillstånd. Den som bedriver yrkesmässig trafik inom landet utan tillstånd gör sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik. Vi föreslår en straffskärpning för det brottet, se avsnitt 14.2.2. Förordningen 1995:525 saknar emellertid ansvarsbestämmelser. Enligt vår mening bör en sanktion införas

även för den som utför internationella transporter utan tillstånd. En överträdelse av en bestämmelse om tillstånd enligt en EG-förordning bör kunna straffas med böter. Ett bötesstraff kan verkställas på ett snabbt och effektivt sätt, och kan, till skillnad från en avgift, drivas in även internationellt (jfr avsnitt 14.5).

I förordningen 1995:525 anges vem som är behörig kontrollant (3 §). I förordningen föreskrivs vidare att det tillstånd, dokument eller certifikat som krävs enligt EG-förordningarna skall medföras i fordonet och på begäran visas upp för en behörig kontrollant. Ansvar för överträdelser av nämnda bestämmelser saknas dock. En sanktion i form av penningböter bör införas för den som bryter mot bestämmelsen om medförande av nämnda handlingar.

Främst för att underlätta kontrollen vid passage över gränserna bör beträffande samtliga typer av tillstånd för den utländska trafiken utanför EES gälla ett krav att tillståndshandlingen (i original) medförs i fordonet. Det bör gälla även den utländska transportör med cabotagetillstånd som kan bedriva sådan trafik i Sverige utan tillstånd enligt YTL. Överträdelser bör bestraffas med penningböter.

I avsnitt 14.2.4 nedan föreslår vi att en bestämmelse förs in i YTL av innebörd att polisen får rätt att hindra fortsatt färd för fordon som framförs i strid mot bestämmelserna i yrkestrafiklagstiftningen. Vi konstaterar där att en sådan bestämmelse har den fördelen att den får en omedelbar effekt och därmed snabbt kan påverka beteendet. Vi föreslår att en sådan bestämmelse förs in även i den nya författning som ersätter förordningen 1995:525.

Genom att KIV:s bestämmelser förs in i YTL kommer lagens straffbestämmelser m.m. att omfatta även regleringen av den internationella trafiken utanför EES. Särskilda bestämmelser i nyssnämnda avseenden för den internationella trafiken utanför EES krävs således inte.

Efter modell av yrkestrafiklagens regler om beställaransvar — 22 § nuvarande YTL — bör ett sådant ansvar finnas även vid yrkesmässiga transporter med stöd av EG-bestämmelserna.

I nuvarande 22 § YTL finns det beträffande såväl buss- som godstrafik en koppling mellan den som har anlitat ett företag och anlitaren. I den nu gällande KIV (17 §) finns det i fråga om busstransporter ingen sådan koppling, varför det för närvarande saknas lagstöd för att ställa exempelvis en resebyrå till ansvar för att den anlitar ett bussföretag som saknar tillstånd till internationell linjetrafik. Vi föreslår i avsnitt 14.2.3 en utvidgning av beställaransvaret enligt YTL till att omfatta all yrkesmässig trafik. Genom att de nuvarande bestämmelserna i KIV får sin plats i en ny YTL kommer även den internationella trafik som omfattas av dessa bestämmelser, dvs.

trafiken utanför EES, att omfattas av YTL:s beställaransvar (se 6 kap. 5 § i förslaget till ny YTL).

De nuvarande fullföljdsbestämmelserna i förordningen 1995:525 bör behållas. Det innebär att beslut som rör trafiken inom EES överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Vissa ytterligare anpassningar till bestämmelserna i YTL bör ske. — Bestämmelserna om överklagande av beslut som rör trafiken utanför EES bör få en motsvarande utformning. Även VV:s resp. GTS beslut om transporttillstånd bör därför få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, varvid prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

Bestämmelserna i 24 § KIV om bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter bör föras över till den nya YTF. Därjämte bör i den nya förordningen som motsvarar förordningen 1995:525 införas ett bemyndigande för GTS resp. RPS att meddela verkställighetsföreskrifter beträffande hindrande av fortsatt färd.

Såsom framgår av avsnitt 13.5 pågår arbete med att utveckla rutiner för att sända underrättelser om domar, strafföreläggande och föreläggande om ordningsbot till tillståndsmyndigheterna. Motsvarande underrättelser till handläggande myndigheter bör övervägas i fråga om överträdelser av den förordning som ersätter förordningen 1995:525. Jämför härom även 22 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter. Mot bakgrund av det pågående arbetet lämnar vi inte några konkreta förslag i dessa hänseenden.

# 11 Biluthyrning

Utredningens förslag i huvuddrag: Författningsregleringen av biluthyrning behålls i en separat lag resp. förordning härom.

Någon skärpning när det gäller tillståndsgivningen eller grunderna för återkallelse föreslås inte. Inte heller föreslår vi att några särskilda ekonomiska krav för tillståndshavare, efter modell av kapitalkraven beträffande yrkestrafiktillstånden, införs.

Ett s.k. yrkesförarkompetensbevis skall krävas av den som vill köra en hyrd buss, om bussen är avsedd för fler än 17 personer inkl. föraren. I fråga om den som under minst ett år har arbetat som yrkesförare under den senaste femårsperioden kan alternativt ett intyg om körvana godtas.

Förbud införs att hyra ut taxifordon till annan än den som har tillstånd att bedriva taxitrafik.

Bestämmelserna om anmälningsskyldigheten när det gäller fordon som är avsedda att användas i uthyrningsrörelse förtydligas.

Vägverkets bemyndigande att meddela vissa föreskrifter beträffande biluthyrning utsträcks till att gälla generellt för lagens och förordningens tillämpningsområde.

## 11.1 Utredningens uppdrag

I vårt uppdrag ingår att överväga om, på motsvarande sätt som gäller vid prövning av yrkestrafiktillstånd, vid uppföljning av tillståndsgivningen samt vid fråga om återkallelse även bestämmelserna om biluthyrning bör skärpas. I direktiven framhålls att detta kan gälla inte minst prövningen av tillståndshavarnas ekonomiska och personliga lämplighet.

Vi skall också utreda den från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga frågan om uthyrningsföretagens kontroll av att förare som kör hyrda bussar har tillräckliga kunskaper och erfarenheter för sin syssla.

## 11.2 Allmänt om uthyrning av fordon

Lagen (1979:561) om biluthyrning, BUL, avser yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för en tid som understiger ett år (1 kap. 1 §). Lagen omfattar därmed inte långtidsuthyrning, s.k. leasing, som avser uthyrning under ett år eller längre tidsperioder. Med bilar förstås personbilar, lastbilar och bussar. Verksamhet för uthyrning av släpfordon regleras däremot inte särskilt i någon författning. Uthyrningsrörelse får enligt 2 kap. 1 § drivas endast av den som har tillstånd till det. Särskilda villkor får föreskrivas. Tillstånd till uthyrningsrörelse får 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. I fråga om aktiebolag, handelsbolag och ekonomiska eller ideella föreningar skall vid prövningen av nämnda förhållanden i tillämpliga delar gälla vad som föreskrivs i 6 § andra och tredje styckena YTL (2 kap. 2 §). Prövningen av yrkeskunnandet skall därvid avse den som ansvarar för uthyrningsverksamheten. Om någon av dessa personer byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet (2 kap. 3 §). Ansökan om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns (2 kap. 4 §). Ett tillstånd till uthyrningsrörelse gäller tills vidare men kan om det finns särskilda skäl begränsas till viss tid (2 kap. 5 §). Det bör noteras att det i fråga om tillstånd till biluthyrning — i motsats till vad som har skett beträffande tillstånd till yrkesmässig trafik — inte har förts in några beloppsmässiga solvenskrav.

På motsvarande sätt som för trafiktillstånd skall uthyrningstillståndet återkallas, om det i uthyrningsrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna enligt 2 kap. 2 § för tillstånd inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas (3 kap. 1 §). Tillståndet kan även återkallas i samband med utbyte av ansvariga personer, om det vid en prövning enligt 2 kap. 3 § framgår att någon av dem som prövningen avser är olämplig (3 kap. 1 a §). Frågan om återkallelse av tillstånd till uthyrningsrörelse eller varning prövas av den länsstyrelse som har meddelat tillståndet (3 kap. 3 §).

En bötespåföljd finns i 4 kap. 1 § för den som driver uthyrningsrörelse utan tillstånd och för tillståndshavare som bryter mot någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet.

Fram till den 1 april 1995 överklagades en länsstyrelses beslut enligt BUL till kammarrätt. Efter förslag i prop. 1994/95:27 Fortsatt reformering av instansordningen m.m. i de allmänna förvaltningsdomstolarna (bet. 1994/95:JuU6, rskr. 1994/95:165) får sådana länsstyrelsebeslut numera överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (länsrätten). Beslut om varning får dock inte överklagas. Regler om prövningstillstånd har samtidigt förts in i ledet länsrätt — kammarrätt.

I förordningen (1988:1505) om biluthyrning, BUF, anges vissa viktiga skyldigheter som är knutna till tillståndsinnehavet. Ett tillstånd till uthyrningsrörelse skall innehålla uppgift bl.a. om tillståndshavaren, villkor som gäller för tillståndet samt, om tillståndshavaren är en juridisk person, vem som ansvarar för uthyrningsverksamheten. Vidare skall uttryckligen anges att tillståndet kan komma att återkallas, om de förutsättningar som gäller för tillståndet inte uppfylls (4 §). Den som har tillstånd till biluthyrning är skyldig att anmäla till länsstyrelsen om utbyte sker av den som ansvarar för uthyrningsverksamheten eller av någon annan som lämplighetsprövningen skall avse (5 §). Beträffande uthyrningsfordon anges vidare, att en buss inte får användas i uthyrningsrörelse förrän tillståndshavaren har anmält hos länsstyrelsen att fordonet skall användas i rörelsen enligt tillståndet. Anmälan skall innehålla fordonets registreringsnummer (7 §). När länsstyrelsen efter en sådan anmälan registrerar en buss utgår man från de tekniska data om vikt, högsta passagerarantal m.m. som anges av Bilprovningen. Sedan år 1989 gäller dels att ett fordon i uthyrningsrörelse inte får lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet, dels att en buss inte får lämnas ut till den som kan antas sakna tillräcklig erfarenhet av busstypen (8 §).

De olika myndigheter som har att befatta sig med tillstånd till biluthyrning har sinsemellan en viss underrättelseskyldighet. Denna skyldighet regleras i förordningen. Så skall en kopia av beslut om tillstånd till uthyrningsrörelse samt ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd sändas till polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, den ort där företagets ledning finns (10 §). Vidare skall en länsstyrelse eller någon annan myndighet, som anser att det finns anledning att tilldela en tillståndshavare en varning eller återkalla hans tillstånd, anmäla detta till den länsstyrelse som har gett tillståndet (11 §). Länsstyrelserna och VV skall också, om det finns anledning att anta att överträdelser har skett i verksamheten, anmäla detta till vederbörande polis- och åklagarmyndighet. När en domstol har dömt någon som har tillstånd till uthyrningsrörelse för brott mot BUL eller BUF, skall en kopia av

domen eller beslutet genast sändas till den länsstyrelse som har meddelat tillståndet. I 13 § finns en bötessanktion för vissa förseelser.

VV får meddela föreskrifter om det yrkeskunnande som krävs för att få tillstånd till uthyrningsrörelse (14 §). I lagstiftningen om uthyrningsverksamhet finns det inte någon direkt motsvarighet till en särskilt utpekad trafikansvarig för en juridisk person som har trafiktillstånd. Prövningen av yrkeskunnandet får i stället avse den som rent faktiskt ansvarar för uthyrningsverksamheten, t.ex. en verkställande direktör eller en styrelseledamot. I företag med flera kontor bör prövningen avse den som förestår det lokala kontoret (prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken s. 60). När det gäller yrkeskunnande har länsstyrelserna och domstolarna i allmänhet avslagit ansökningar om tillstånd, när vederbörande person inte har genomgått den föreskrivna särskilda utbildningen (se nedan). Sökande av tillstånd till biluthyrning kan — liksom sökande av trafiktillstånd — diskvalificeras på grund av trafikförseelser eller annan brottslighet.

TPR har med stöd av bemyndigande i 14 § BUF meddelat föreskrifter om krav på yrkeskunnande, TPRFS 1989:9. Branschorganisationen Biluthyrningsbranschens Riksförbund, BURF, har godkänts som kursarrangör och är ensamt om att utbilda blivande tillståndshavare på grundval av de krav som föreskrivits. BURF fungerar också som examinator. Utbildningen omfattar tre dagar för uthyrning av lätta fordon, dvs. med en totalvikt av högst 3,5 ton, samt en fjärde dag för uthyrning av tunga fordon.

TPR har även utfärdat Allmänna råd 1989:4 för utbildning av blivande företagare inom biluthyrningsbranschen. Råden vänder sig till dem som vill anordna sådan utbildning som avses i TPRFS 1989:9.

VV, som har övertagit TPR:s roll som föreskrivande myndighet, har enligt uppgift för avsikt att med stöd av 14 § BUF förnya föreskrifterna om kursinnehållet.

I januari 1996 uppgick det totala antalet biluthyrningstillstånd i landet till 2 616. Därav fanns 292 tillstånd i Stockholms län, 161 i Göteborgs och Bohus län, 164 i Malmöhus län, 181 i Kronobergs län, 137 i Västerbottens län, 124 i Östergötlands län, 124 i Älvsborgs län, 116 i Jönköpings län, 114 i Norrbottens län samt 110 i Örebro län. Vid samma tid var 24 406 fordon registrerade i yrkestrafikregistret såsom använda i uthyrningsrörelse. Av dessa fordon var 3 436 bussar enligt definitionen i fordonskungörelsen (1972:595), FK, dvs. bilar som är inrättade för befordran av flera än åtta personer utöver föraren.

Enligt BURF:s statistik finns det bland innehavare av tillstånd till uthyrning sådana som har över 100 filialkontor. Vissa av dessa kontor har egna tillstånd till uthyrning, medan andra driver verksamhet med stöd av paraplyorganisationens tillstånd. Det finns i landet ca 660

uthyrningsställen, bl.a. de kända kedjeföretagen, bensinstationer m.fl. Endast ett fåtal hyr ut tyngre fordon, såsom bussar och lastbilar. Bussar hyrs i viss utsträckning ut av kommunala trafikföretag. Även vissa andra uthyrare driver busstrafik.

BURF har för närvarande ett sextiotal medlemmar. En liten grupp uthyrare står utanför BURF, nämligen idrottsföreningar — högst ett femtontal tillståndshavare — som äger enstaka bussar för uthyrning i syfte att klara föreningens ekonomi. Föreningarna i fråga har gamla tillstånd till uthyrning, som utfärdats före år 1989, dvs. i tiden innan särskilda krav infördes för tillståndshavare, bl.a. i fråga om yrkeskunnande. Dessa tillstånd har således inte föregåtts av någon examination av innehavarna. Tillståndshavarens yrkeskunnande prövas därmed endast när en för uthyrningsrörelsen ansvarig person byts ut. I övrigt sker ingen omprövning av tillstånden med hänvisning till kraven på yrkeskunnande enligt 2 kap. 3 § BUL.

## 11.3 Bakgrunden till den nu gällande ordningen

I samband med omarbetningen av yrkestrafiklagstiftningen år 1979 bröts bestämmelserna om biluthyrning ut till en särskild lag resp. förordning. 1979 års förordning ersattes år 1988 med den mindre detaljerade nu gällande förordningen.

Efter förslag i prop. 1985/86:126 om lag om näringsförbud, m.m. infördes ”benägenheten att fullgöra skyldigheter mot det allmänna” som ett ytterligare moment i prövningen av den som söker trafiktillstånd. BUL ändrades inte i det sammanhanget men fick samma stadgande efter förslag i prop. 1987/88:78.

Tidigare prövades vid *uthyrning av bussar* inte bara tillståndshavarens lämplighet utan även verksamhetens behövlighet och lämplighet. Förslag om att slopa behovsprövningen hade väckts i departementspromemorian Avreglering av taxi m.m. (Ds K 1987:8). I prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken konstaterade departementschefen att åtskilliga remissinstanser hade kritiserat promemorians förslag och att det bakom kritiken i allmänhet låg farhågor för en otillbörlig konkurrens med den yrkesmässiga busstrafiken. Främst de fackliga organisationerna och Svenska Busstrafikförbundet var kritiska till förslaget att avskaffa behovsprövningen och anförde som skäl för sin ståndpunkt risken från bl.a. trafiksäkerhetssynpunkt med oerfarna bussförare i trafiken, förare som inte i likhet med yrkesförarna behövde iaktta t.ex. bestämmelser om arbets- och vilotider. Några remissinstanser förordade att uthyrning av tyngre bussar skulle få ske endast till juridiska personer och föreningar.

Beträffande konkurrensen inom bussektorn anförde departementschefen i propositionen följande (s. 33 och 34).

> Som jag ser det finns det anledning att skilja mellan olika konkurrenssituationer. En sådan är att den som har hyrt en buss i själva verket använder bussen till att bedriva olaga yrkesmässig trafik. Sådan verksamhet får man emellertid försöka komma till rätta med på vanligt sätt genom polis- och åklagarmyndigheter och i sista hand domstolarna. Vidare har länsstyrelserna i egenskap av tillståndsmyndigheter för bussuthyrningsföretagen skyldighet att kontrollera att uthyrningsverksamheten bedrivs under seriösa former. Om detta inte är fallet, skall tillståndet återkallas. Den andra konkurrenssituationen avser det förhållandet att busstrafikföretagen går miste om kunder genom att en förening, ett företag eller någon annan hyr en buss för en viss transport i stället för att vända sig till dem. Jag kan emellertid inte se att detta i sig är ett tillräckligt skäl att behålla en konkurrensbegränsande reglering på uthyrningssidan när konkurrensen blir fri på trafiksidan. — — — För egen del menar jag att tanken på begränsningar genom lagstiftning av rätten att hyra en buss — frånsett givetvis kraven på förarbehörighet — måste avvisas. En annan sak är att uthyrningsföretagen själva noga måste pröva med vem de ingår ett hyresavtal. Finns det anledning att misstänka t.ex. att den tilltänkte hyresmannen avser att bedriva olaga yrkesmässig trafik bör företaget avstå från uthyrning. Vidare bör uthyrningsföretagen kontrollera att den som skall köra bussen har tillräcklig körvana. Brister i kundkontrollen bör medföra att tillståndet till uthyrning dras in.

Sedan riksdagen antagit förslagen i propositionen upphävdes behovsprövningen vid meddelande av tillstånd till *bussuthyrning* den 1 januari 1989. Samtidigt utvidgades prövningen av tillståndshavarens lämplighet, bl.a. genom införande av krav på yrkeskunnande och av lämplighetsprövning av en utvidgad personkrets vid tillstånd för juridisk person. Även reglerna om återkallelse ändrades i detta hänseende.

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) diskuterades biluthyrningsreglernas koppling till YTL:s regler och ställdes frågan om också bestämmelserna om biluthyrning borde skärpas. Vidare anfördes följande (s. 42 och 43).

En viktig fråga från trafiksäkerhetssynpunkt är också utformningen av uthyrningsföretagets kontroll av att den förare som skall köra buss har tillräckliga kunskaper samt erfarenheter av busstypen. Detta är sällan något problem när bussuthyrning sker av någon som har tillstånd till linjetrafik eller beställningstrafik med buss. Det är snarast ett allmänt intresse att uthyrning kan ske från ett sådant företag till ett annat, t.ex. när skador har uppkommit på en buss och då ett reservfordon måste med kort varsel sättas in. Problem kan däremot uppstå när t.ex. en förening behöver hyra en buss och en icke van förare inom föreningen säger sig vilja fungera som chaufför. Förslag har därför förts fram om att bussuthyrning endast får ske i samband med att också förare ställs till förfogande. Ett sådant förfarande kan dock till viss del fördyra researrangemanget för föreningen, vilket får ställas mot den större trafiksäkerhetsrisk som kan uppkomma om i stället föreningen svarar för att en förare används. Uthyrningsföretagets kontroll av förarkompetensen är därför som nämnts en viktig fråga. Utformningen av denna kontroll bör därför utredas ytterligare.

## 11.4 EG-regler om uthyrning av fordon

På biluthyrningsområdet finns viss EG-reglering, nämligen genom rådets direktiv av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (84/647/EEG). Detta innehåller i korthet följande.

Med fordon avses ett motorfordon, en släpvagn, en påhängsvagn eller en fordonskombination, avsedd uteslutande för varutransporter. Med hyrt fordon avses ett fordon, som mot ersättning och för en bestämd tid i enlighet med ett kontrakt, ställs till förfogande för ett företag som bedriver godstransporter på väg som yrkemässig trafik eller för egen räkning (artikel 1).

Varje medlemsland skall för *trafik mellan medlemsstater* tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är registrerade på ett annat medlemslands territorium, under följande förutsättningar:

1. Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med det sistnämnda medlemslandets lagstiftning.
2. Kontraktet avser endast hyra av fordon utan förare och är inte förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.

3. Det hyrda fordonet står uteslutande till företagets förfogande under hyreskontraktets giltighetstid.
4. Det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det.
5. Att ovanstående villkor är uppfyllda skall framgå av vissa dokument, som skall medfölja fordonet. De nämnda dokumenten får vid behov ersättas med en likvärdig handling (artikel 2).

Direktivet skall inte påverka tillämpningen av regler om
— marknaden för godstransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning och därvid särskilt tillträde till marknaden samt, i synnerhet, inskränkningar genom kvoteringar avseende vägkapaciteter,
— priser och villkor för godstransporter på väg,
— hyresprisbildning,
— fordonsimport,
— villkor som reglerar rätten att bedriva verksamhet som uthyrare av fordon för godstransporter på väg (artikel 5). Se närmare om direktivets innehåll i avsnitt 3.

## 11.5 Uthyrning av fordon i andra nordiska länder

I *Danmark* saknas särskild lagreglering av uthyrning av fordon. Däremot ställs krav på den som skall hyra en buss, så till vida att denne måste ha ett yrkestrafiktillstånd eller vara anställd yrkesförare. Efterlevnaden av reglerna kontrolleras av polisen vid reguljära kontroller, liksom gäller övrig reglering av yrkestrafiken.

Det finns inte heller i *Finland* någon författningsreglering av biluthyrning. Vem som helst får i princip hyra ut ett motorfordon till vem som helst. Det saknas således exempelvis krav på förare av hyrda fordon. Även i Finland har det förekommit olyckor med ovana förare i hyrda bussar och i samband därmed har det — liksom i Sverige — förts diskussioner om att införa strikta regler för förare av hyrda fordon. Hittills har dessa planer dock inte tagit sig några konkreta former.

I *Norge* regleras biluthyrningen — utleige av motorvogn — i lov om samferdsel av den 4 juni 1976 nr 63. Enligt dess 10 § krävs inte tillstånd för att driva uthyrning av fordon mot vederlag. Däremot gäller enligt 3 § krav på tillstånd för att få hyra ut fordon för mer än 15 passagerare förutom föraren (trafiktillstånd för persontransport med bl.a. motorfordon). Det krävs även att hyresmannen har ett sådant tillstånd.

## 11.6 Överväganden och förslag

### 11.6.1 Inledning

Biluthyrningssektorn har inte kommit att diskuteras i så hög grad som den egentliga yrkestrafiksektorn. Anledningen till detta får antas vara att branschen, på ett fåtal undantag när, fungerar tillfredsställande. Författningsregleringen av biluthyrningen har stora likheter med den som finns i YTL och YTF. Således finns det bestämmelser om tillståndskrav och villkor för tillstånd, prövning av sökandens lämplighet och möjlighet att vid missförhållanden varna tillståndshavaren eller återkalla tillståndet. Skillnaderna i regelverkens uppbyggnad ligger främst i att biluthyrningsinstitutet är långt mindre detaljreglerat. Denna utveckling tenderar att alltmer förstärkas.

När det gäller biluthyrning ingår det, som inledningsvis nämnts, i vårt uppdrag att, mot bakgrund av förhållandena beträffande yrkestrafiktillstånd, överväga om bestämmelserna i något hänseende bör skärpas. Enligt utredningsdirektiven skulle detta kunna gälla uppföljningen av tillståndsgivningen samt återkallelsesituationer och inte minst de bestämmelser som gäller vilka krav som bör ställas på en tillståndshavares ekonomiska och personliga lämplighet. Dessa frågor behandlar vi först.

Uppdraget går också ut på att utreda den från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga frågan om utformningen av uthyrningsföretagens kontroll av att den förare som skall köra en buss har tillräckliga kunskaper och erfarenhet av busstypen. Denna fråga behandlar vi längre fram.

### 11.6.2 Kraven på biluthyrares lämplighet

*Den ekonomiska lämpligheten*

De allmänna krav som enligt 2 kap. 2 § BUL ställs på en innehavare av tillstånd till biluthyrning, den för verksamheten ansvarige m.fl. motsvarar enligt bestämmelsens ordalydelse helt de krav som ställs på en innehavare av trafiktillstånd m.fl. enligt 6 § YTL. De avgörande faktorerna i lämplighetsprövningen är yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse. På en viktig punkt skiljer sig dock kraven i biluthyrnings- resp. yrkestrafiklagstiftningen från varandra, nämligen i fråga om de ekonomiska kriterierna. De beloppsmässiga kraven för trafiktillstånd,

som vi behandlat ovan i avsnitt 4.8, och beträffande vilka vi föreslår inte obetydliga höjningar, ställs inte på biluthyrningssidan. En förklaring härtill är att den EG-regleringen inte omfattar biluthyrning. En annan förklaring är självfallet branschens struktur och funktionssätt. Det är fråga om en förhållandevis liten, väl avgränsad bransch (omkring 2 600 tillstånd i hela landet) men med en ganska väl utvecklad konkurrens mellan företagen. Det har helt enkelt visat sig inte vara påkallat med någon ytterligare skärpning av författningsregleringen. Även andra omständigheter beträffande branschens struktur har haft betydelse härvidlag. Det förhållandet att uthyrningsföretagen ofta leasar sina fordon medför t.ex. automatiskt en ekonomisk kontroll och leder, genom de höga garantier som leasingföretagen kräver för sina fordon, till en självsanering av branschen. Hyrbilskunden ställer också i allmänhet ett berättigat krav att få hyra ett modernt och väl fungerande fordon. I sammanhanget får inte heller glömmas bort den reglering som finns i FK och andra författningar om fordons utrustning och beskaffenhet och som i det här sammanhanget kan sägas utgöra ett slags konsumentlagstiftning som tar direkt sikte på de föremål (hyrbilar) som tillhandahålls.

Mot bakgrund av det nu sagda har vi inte funnit att det föreligger något behov av att skärpa de ekonomiska lämplighetskraven, dvs. att införa beloppsmässiga krav för att få tillstånd till biluthyrning.

### *Den personliga lämpligheten*

Av den tidigare framställningen framgår parallelliteten i lagstiftningen om trafiktillstånd resp. biluthyrning. Detta förhållande framträder särskilt tydligt i fråga om de krav som ställs på den personliga lämpligheten hos en innehavare av tillstånd till biluthyrning. Av den sparsamma domstolspraxis som finns att tillgå beträffande tillämpningen av BUL kan också läsas ut att bedömningsgrunderna i detta avseende är desamma för båda slagen av tillståndshavare. Att så är fallet ter sig naturligt om man ser till de generella krav som samhället i stort anses ha rätt att ställa i en tillståndslagstiftning. Detta gäller oavsett bransch. Som exempel kan också nämnas tillstånd enligt alkohollagstiftningen och vapenlagstiftningen.

Som anförts ovan sker utbildningen för blivande tillståndshavare i branschorganisationen BURF:s regi, under överinseende av VV. När det gäller kraven på en tillståndshavares yrkeskunnande har tillståndsmyndigheter och domstolar i allmänhet ställt krav på att sökanden skall ha genomgått den av VV, med stöd av 14 § BUF, föreskrivna särskilda utbildningen.

De krav i övrigt som ställs beträffande den personliga lämpligheten avser främst viljan och förmågan att betala skatter och avgifter och den allmänna laglydnaden — vandeln. Dessa krav på en innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse motsvaras således helt av dem som ställs på en innehavare av ett yrkestrafiktillstånd. För de närmare bedömningsgrunderna härvidlag hänvisas till avsnitt 4.9 som rör trafiktillstånd.

Vad beträffar biluthyrningsbranschen som helhet drar vi — i linje med vad vi ovan har anfört — den slutsatsen att någon skärpning av prövningen av en tillståndssökande m.fl. enligt författningarna om biluthyrning inte behövs. På motsvarande sätt menar vi att det nuvarande förfarandet vid den löpande tillsynen samt vid en ifrågasatt återkallelse har avsedd effekt. Med hänsyn härtill förslår vi inte någon skärpning när det gäller tillståndsgivningen eller grunderna för återkallelse.

*Villkor för tillstånd m.m.*

Enligt 2 kap. 1 § BUL får särskilda villkor föreskrivas för ett tillstånd till uthyrningsrörelse. Det finns inte något krav på att särskilda skäl skall föreligga för att sådana villkor skall kunna föreskrivas, såsom gäller för trafiktillstånd enligt 9 § tredje stycket YTL. I avsnittet om trafiktillstånd redovisas den hittills gällande ordningen vad beträffar villkor för sådana tillstånd och i vilka situationer villkor får föreskrivas. Vi menar där att det för trafiktillståndens del i vissa fall kan vara befogat att meddela villkor under vilka verksamheten får bedrivas. Motsvarande argumentation kan föras för biluthyrningstillstånden. Även där bedömer vi att särskilda villkor bör kunna meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden. För biluthyrningsbranschen kan en sådan möjlighet ha sitt berättigande, inte minst med hänsyn till att regleringen i övrigt inte är så omfattande. Exempelvis kan genom ett sådant villkor krävas att en viss tillståndshavare som inte har genomgått den utbildning i yrkeskunnande som anordnas skall göra detta. Såsom är fallet beträffande trafiktillstånden torde det även i fråga om biluthyrning ibland finnas skäl att meddela villkor i ett läge då det har konstaterats missförhållanden i verksamheten och villkoren skulle kunna tjäna som hjälp att reda ut situationen och undvika en återkallelse av tillståndet.

Enligt nu gällande regler prövas ansökan om tillstånd till uthyrningsrörelse av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns

(2 kap. 4 § BUL), medan fråga om återkallelse av sådant tillstånd eller om varning prövas av den länsstyrelse som har meddelat tillståndet (3 kap. 3 § BUL). Enligt vårt förslag skall bestämmelserna om behörig myndighet att pröva frågor om såväl trafiktillstånd som taxiförarlegitimation samordnas med de regler som Körkortsutredningen kommer att föreslå för körkortsfrågorna (se avsnitt 8.13). En samordning med dessa regler även vad beträffar biluthyrningstillstånd är önskvärd. Därför bör även reglerna i BUL beträffande behörig myndighet för frågor om återkallelse och varning justeras i detta avseende. Detta innebär att för fysisk person blir länsstyrelsen i det län där vederbörande är folkbokförd prövningsmyndighet och behörig att handlägga såväl frågor om ansökan som frågor om återkallelse m.m. För en sökande som inte är folkbokförd i Sverige eller för en sökande som är en juridisk person och har sin ledning utanför Sverige skall Länsstyrelsen i Stockholms län vara prövningsmyndighet.

I avsnitten om trafiktillstånd resp. om taxiförarlegitimation föreslår vi att samtliga beslut av länsstyrelse enligt YTL som rör tillståndshavaren resp. föraren av taxifordon skall få överklagas. Detta innebär att även beslut om varning skall kunna överklagas till förvaltningsdomstol (numera länsrätten). På samma skäl som anförs där bör även ett beslut om varning enligt BUL få överklagas.

Enligt vårt förslag skall vidare ett beslut enligt YTL gälla omedelbart, om inte annat förordnas. Även här bör överensstämmelse mellan YTL och BUL råda.

### 11.6.3 Krav på särskild förarkompetens för förare av hyrda bussar

*Yrkesförarkompetensbevis*

Utöver de grundläggande körkortskraven ställs det inom EG-rätten ytterligare krav på fordonsförare.

Rådets direktiv av den 16 december 1976 (76/914/EEG) innehåller de minimikrav i fråga om utbildning som ställs på förare av vägfordon. I artikel 1 punkt 2 sägs att kursinnehåll och uppläggning i fråga om den yrkesutbildning som avses i punkten 1 skall fastställas av medlemsstaten. Att sådan utbildning har genomgåtts skall styrkas genom examen eller kunskapskontroll som ombesörjs av staten eller av de organ som staten har utsett att utföra kontrollen under direkt överinseende av staten.

I rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter ställs

därutöver vissa krav på förare vid gods- resp. persontransporter. EG-förordningen täcker godstrafik med fordon över 3,5 ton och persontransporter med fordon med fler än nio personer inkl. föraren, medan personbilstrafiken inte omfattas. I förordningens artikel 5 anges kraven beträffande förare. Dessa krav innebär i fråga om förare vid *persontransporter*, utöver ett ålderskrav på 21 år och viss körvana, bl.a. att han eller hon skall inneha ett bevis på yrkeskompetens. Genom ett sådant bevis skall styrkas fullgjord utbildning i enlighet med gemenskapsreglerna om lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.

Sverige har genom förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter reglerat bl.a. nu redovisade krav på yrkeskompetens i förordningen (EEG) nr 3820/85. Kraven anses för Sveriges del uppfyllda av den som blivit godkänd vid ett av VV eller gymnasieskolan anordnat skriftligt prov för förare av fordon avsedda för gods- eller persontransporter på väg. VV skall utfärda intyg om yrkeskompetens till förare som uppfyller de uppställda kraven (3 §). Detta intyg, ett s.k. *yrkesförarkompetensbevis*, får hållas isär från det *godkännandebevis*, som VV utfärdar med stöd av 5 a § YTF och som avser det krav på yrkeskunnande som ställs på en innehavare av ett trafiktillstånd.

VV får meddela föreskrifter för verkställigheten av förordningen 1995:521. VV:s föreskrifter om kompetenskrav för förare som anlitas för persontransporter resp. godstransporter, VVFS 1995:18 och 19, innehåller sådana föreskrifter.

För *förare som anlitas för persontransporter* gäller föreskrifterna VVFS 1995:18 om krav på förarkompetens hos förare av buss vid sådana persontransporter, där körningar sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat. Föreskrifterna är en påbyggnad av VV:s föreskrifter om kursplaner för körkortsbehörigheten DE och omfattar de tillkommande delar som avser förarens kompetens vid yrkesmässiga transporter. Föraren skall ha kompetens inom ämnesområdena kartläsning, körekonomi, säkerhet, lagstiftning m.m., transportadministration och fordonskännedom. Krav ställs beträffande särskilda kunskaper om passagerarsäkerhet.

### *Överväganden och förslag*

Vissa skyldigheter är knutna till innehavet av tillstånd till biluthyrning. Det allmänna krav på kontroll av en förare av ett hyrt fordon som ställs i 8 § BUF innebär, att ett fordon i uthyrningsrörelse inte får lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att

han har behörighet att föra fordonet. I sistnämnda hänseende gäller körkortslagens regler. Därutöver gäller enligt 8 § BUF att en *buss* inte får lämnas ut till den som kan antas sakna tillräcklig erfarenhet av busstypen. Det saknas dock föreskrifter om hur denna kontroll skall utövas från uthyrningsföretagens sida.

Från BURF har vi inhämtat upplysningar om hur den kontroll i praktiken går till, som föregår en uthyrning av buss. Uthyraren kontrollerar då, förutom körkortsbehörigheten, att föraren har tekniska färdigheter och körvana samt var han arbetar eller har arbetat som yrkesförare. Vid tveksamhet sker hos den uppgivna arbetsgivaren en kontroll av lämnade uppgifter. Fordonet provkörs av föraren tillsammans med uthyraren. Denne gör således en bedömning från fall till fall av förarens kompetens och körskicklighet. En lastbilsförare godkänns t.ex. inte utan vidare som bussförare. Vid uthyrning av mindre fordon, såsom bussar för cirka 15 passagerare, är kontrollen naturligt nog mindre rigorös.

Biluthyrningsbranschen har inte riktat någon kritik mot gällande krav på förarkontroll. Man menar att uthyraren känner ett sådant ansvar både för sitt eget fordon och för passagerarna att han redan i dag genomför en noggrann kontroll av föraren. Vidare har man framhållit att annan författningsreglering medför ett skydd vid förandet. Detta gäller bl.a. EG-bestämmelserna om arbetstider för förare i förordningen (EEG) nr 3820/85, som tillämpas för den som för ett tungt fordon, oavsett om det är fråga om yrkesmässig trafik eller annan trafik och oavsett om föraren är anställd eller tillfälligt kör en hyrd lastbil eller buss. — Däremot har från tid till annan från närliggande branscher samt i den allmänna debatten krävts en skärpning av kraven på förarna.

Det är således i fråga om uthyrning av bussar utan förare som det har rests krav på en skärpning av bestämmelserna. Även enligt vår uppfattning talar inte minst hänsynen till trafiksäkerheten för strängare regler härvidlag. Den allmänna inriktningen såväl i Sverige som inom EU är, såvitt vi har förstått, att man går mot högre krav i fråga om yrkesförarnas kompetens, se nedan. Även detta talar för att förarkraven bör uppmärksammas framför allt i fråga om tyngre bussar.

Beträffande gränsdragningen för vilka tyngre fordon som skulle omfattas av skärpta regler kan anföras, att det enligt förordningen (EEG) nr 3820/85 i vissa fall dras en gräns vid fordon som är lämpliga för transport av högst 17 personer, föraren inräknad (artikel 13). Denna gränsdragning skulle kunna användas även i nu aktuellt hänseende. En viss kompetens skulle i linje härmed kunna krävas av den som skall köra ett fordon inrättat för transport av fler än 17 personer, föraren inräknad.

Frågan är vilka krav som skall ställas på förarens kompetens vid uthyrning av tyngre bussar. Ovan har beskrivits det yrkesförarkompetensbevis som VV utfärdar med stöd av 3 § i förordningen 1995:521. Ett sådant bevis skulle kunna användas som behörighetshandling eller bevis om sådan kompetens eller erfarenhet som krävs av den som skall föra en hyrd buss. Det skulle kunna krävas att beviset inte får vara äldre än ett visst antal år, exempelvis vara utfärdat inom de senaste fem åren. För en yrkesförare inom bussbranschen kan det dock inte anses rimligt att kräva ett ytterligare bevis om yrkeskompetens. För den som arbetar eller nyligen har arbetat som bussförare skulle därför ett intyg om viss tids anställning under de senaste fem åren kunna tjäna som bevis på samma erfarenhet.

Som framgått av beskrivningen ovan gäller för beviset om yrkesförarkompetens, att vederbörande skall gå igenom ett *teoretiskt prov*. Praktiska inslag saknas alltså, vilket kan tala mot att införa ett krav på ett sådant bevis. Ett alternativ skulle vara att tillskapa ett särskilt prov, antingen teoretiskt eller praktiskt eller en kombination härav, för den som vill föra en hyrd buss. Vi har dock under hand inhämtat att det inom EU:s arbetsgrupper under Kommissionen för transportfrågor diskuteras att föra in ett krav på yrkesförarkompetensbevis för samtliga yrkesförare. Bl.a. mot bakgrund härav menar vi att det är en fördel att kunna använda det redan existerande yrkesförarkompetensbeviset. Det är också att märka att utbildningen och provet för yrkesförarkompetensbeviset innehåller viktiga moment om säkerheten i trafiken. Inte minst dessa delar bör vara av stort värde att känna till för den som för buss vid t.ex. längre utflyktsresor, som ofta företas med ett hyrt fordon. Den omständigheten att krav på yrkesförarkompetensbevis vid förande av tyngre, uthyrda bussar införs bör inte medföra att uthyrningsföretagens nuvarande kontroll av föraren minskas. Tvärtom vill vi betona att denna bör stå kvar och att det kan vara befogat att VV efter samråd med branschen utfärdar föreskrifter och/eller allmänna råd om detta.

Mot bakgrund av det nu sagda föreslår vi således en bestämmelse om att uthyraren, när det är fråga om uthyrning av en buss som är inrättad för fler än 17 personer inkl. föraren, skall kräva att föraren har ett yrkesförarkompetensbevis, inte äldre än fem år, *eller* ett intyg om att föraren har minst ett års tjänstgöring som yrkesförare av buss under de senaste fem åren. Samma ansvar har givetvis en anställd eller annan som faktiskt lämnar ut fordonet.

Den nu föreslagna bestämmelsen bör tas in i lagen.

För att inskärpa vikten av att bestämmelsen iakttas bör ett strängare straffansvar följa på en överträdelse, än vad som hittills gällt (böter). Vi föreslår därför att straffskalan skall innefatta även fängelse.

### 11.6.4 Andra krav på biluthyrare

*Uthyrning av taxifordon*

I YTF anges förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik. Där sägs i 12 § att innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik enligt ett trafiktillstånd, skall en skriftlig anmälan om fordonet lämnas till tillståndsmyndigheten. Myndigheten skall kontrollera att det fordon som anmälts uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i bilregisterkungörelsen (1972:599), BRK, och FK samt att tillståndshavaren är ägare av eller har nyttjanderätt till fordonet.

Ett fordon som utrustas med taxameter enligt bestämmelserna i FK skall registreringsbesiktigas för taxitrafik enligt 36 § FK. Härvid kontrolleras bl.a. taxameterutrustningen. När så har skett skall tillståndshavaren anmäla till länsstyrelsen att han avser att använda fordonet i sin taxirörelse. Sedan länsstyrelsen har registrerat anmälan sker en automatisk beställning av såväl yrkestrafikmärke som s.k. gula skyltar. Den gula taxiskylten är med andra ord kopplad till användningssättet. Jämför 18 § BRK.

Den som har tillstånd till taxitrafik och samtidigt har tillstånd till biluthyrning kan anmäla sitt taxifondon även som uthyrningsfordon. Bl.a. från länsstyrelsehåll har uppmärksammats att sådana fordon då kan hyras ut till någon som själv inte har något tillstånd till taxitrafik. Hyresmannen kan därmed göra sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik (svarttaxi) och uthyraren i princip till medhjälp till olaga yrkesmässig trafik.

Såvitt vi har kunnat utröna förekommer det i viss utsträckning att den som har tillstånd till biluthyrning anskaffar fordon som taxiutrustas i syfte att hyra ut det till den som vill bedriva taxirörelse. Det saknas dock skäl att tillåta att sådan uthyrning av taxiutrustade fordon sker till någon annan än den som har tillstånd till taxitrafik. För att effektivisera kontrollen i nu aktuellt hänseende föreslår vi därför en bestämmelse som tar sikte på denna situation. Ett fordon som enligt FK är registreringsbesiktigat för taxitrafik bör således inte få hyras ut till annan än den som har tillstånd till sådan trafik. Nämnda bestämmelse bör få sin plats i lagen.

Överträdelser av bestämmelsen bör sanktioneras enligt straffbestämmelsen i den föreslagna biluthyrningslagen.

*Anmälan av fordon som skall användas i uthyrningsrörelse*

Beträffande uthyrningsfordon gäller enligt 7 § BUF, att en buss inte får användas i uthyrningsrörelse förrän tillståndshavaren hos länsstyrelsen har anmält att fordonet skall användas i rörelsen enligt tillståndet. Anmälan skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer. Enligt 57 § BRK skall ägaren av ett registrerat fordon, om han avser att använda det på visst sätt, anmäla detta till VV (tidigare länsstyrelsen, jfr numera SFS 1995:1358). — Bl.a. gäller detta om fordonet skall användas på ett sätt som medför ett strängare besiktningskrav enligt 75 § FK. Enligt den bestämmelsen skall kontrollbesiktning av en bil som används i uthyrningsrörelse och har en totalvikt av högst 3,5 ton ske tätare än för fordon i allmänhet.

Från branschhåll har förts fram önskemål om att bestämmelsen i 7 § BUF skulle avse samtliga fordon som används i en uthyrningsrörelse och inte endast bussar. Man menar att en sådan regel skulle öka incitamentet att årligen besiktiga fordon som används i uthyrning. Kontrollen av att fordonet är försäkrat som uthyrningsfordon och polisens kontroll vid brottslighet som är förknippad med uthyrningsfordon skulle därmed underlättas.

Från polishåll har vi inhämtat att man anser att nu gällande bestämmelser redan i dag fungerar i stort sett tillfredsställande. Från VV:s trafikregister har uttryckts att det från registersynpunkt inte krävs någon ändring av 7 § BUF, eftersom man redan i dag genom ovan redovisade regler i BRK och BUF — med undantag för tyngre lastbilar — kan få fram uppgifter om fordon som är anmälda som uthyrningsfordon. Från registrets sida noterar man dock att anmälningsfrekvensen kan antas vara låg, inte minst därför att det står ekonomiska fördelar att vinna genom att inte anmäla ett fordon såsom uthyrningsfordon; på det sättet undviker man såväl en högre försäkringspremie som ett tätare besiktningskrav.

Redan i dag skall således i princip nästan alla fordon som används såsom uthyrningsfordon anmälas för registrering antingen enligt BUF eller enligt BRK. Tillståndsmyndigheten (länsstyrelsen) har tillgång till samtliga anmälda uppgifter. Det skulle dock vara önskvärt att det i den författningsmateria som riktar sig direkt till uthyrarna (BUF) finns en heltäckande bestämmelse om anmälningsskyldighet. Detta skulle emellertid innebära en dubbel författningsreglering och även i övrigt medföra vissa oönskade författningsmässiga konsekvenser. Mot bakgrund härav föreslår vi att 7 § nuvarande BUF ändras endast på det sättet att förutom bussar andra bilar med en totalvikt över 3,5 ton som hyrts ut skall falla in under anmälningsskyldigheten enligt den bestämmelsen. För att på ett enkelt sätt kunna avgöra om en anmälan

har skett, bör det ställas krav på att anmälan sker skriftligen. — För uthyrda bilar med en totalvikt om högst 3,5 ton bör anmälningsskyldigheten enligt BRK stå kvar. I BUF bör dock erinras om den anmälningsskyldighet som gäller enligt BRK.

*Uthyrarens skyldighet att föra anteckningar m.m*

Den som har tillstånd till uthyrningsrörelse är enligt 9 § BUF skyldig att

1. föra anteckningar över de uthyrningar som sker,
2. föra de anteckningar om verksamheten i övrigt som länsstyrelsen beslutar,
3. på begäran av länsstyrelsen sända in sammandrag av anteckningarna,
4. hålla anteckningarna tillgängliga för granskning av länsstyrelsen eller polismyndigheten,
5. lämna de övriga uppgifter om rörelsen som länsstyrelsen kan begära.

Det har till utredningen förts fram önskemål om en skärpning av uthyrarens skyldigheter enligt 9 § BUF, främst från biluthyrningsbranschen. Man anser att det bör framgå att ett avtal/kontrakt mellan uthyraren och kunden skall omfatta alla relevanta uppgifter om kunden, såsom körkorts/personnummer och den körkortsbehörighet hyresmannen innehar samt att detta avtal skall sparas. Man pekar på att det dels bör underlätta skattekontrollen att ha avtalet/kontraktet som underlag, dels att det är viktigt att ha ett underlag vid ett eventuellt efterkrav mot uthyraren, dels slutligen att underlaget bör kunna tjäna som hjälpmedel för polisen vid brott förknippade med biluthyrning.

Några tillsynsmyndigheter, som vi har diskuterat denna fråga med, menar dock att de krav som ställs enligt 9 § BUF väl täcker de moment i tillsynen som myndigheten kan tänkas efterfråga och att kraven på ett tillräckligt preciserat sätt anger ramarna för uthyrarnas uppgiftsskyldighet m.m. Denna uppfattning har också framförts från polishåll, där man understryker att samma mål kan uppnås med en effektiv tillsyn och kontroll.

De skyldigheter som åläggs en innehavare av tillstånd till biluthyrning enligt 9 § BUF omfattar enligt vår uppfattning de moment som efterfrågas. Vi vill därför instämma i vad som har anförts i denna fråga från såväl länsstyrelsernas som polisens sida. Rent principiellt menar vi att de byråkratiska momenten inte i onödan bör utökas för uthyrarna, detta inte minst mot bakgrund av att dagens regler i stort

sett fungerar tillfredsställande. Däremot vill vi peka på att branschen genom egna rekommendationer till sina medlemmar och på frivillig basis kan skapa de efterfrågade rutinerna om man anser det påkallat. Vi vill därför inte föreslå någon ändring av den skyldighet att föra anteckningar m.m. som följer av 9 § BUF.

*Något om ägaransvaret vid biluthyrning*

BURF har i en framställning till regeringen den 17 maj 1995 begärt vissa ändringar som berör lagstiftningen om yrkesmässig biluthyrning. Framställningen har lämnats över till utredningen. BURF anser att det i vissa situationer bör införas ett *föraransvar*. Så menar förbundet, att när yrkesmässig biluthyrning skett och har dokumenterats med ett underskrivet hyresavtal, föraransvar skall gälla för förseelser som hyresmannen gör sig skyldig till, såsom parkeringsförseelser, överlastförseelser och underlåtenhet att betala vägtull. Vid parkeringsförseelser gäller i dag ett ägaransvar, medan det vid överträdelser av bestämmelserna om överlast gäller ett kombinerat ägar- och föraransvar. Enligt ett förslag av Vägtullsutredningen i delbetänkandet Vägtullar i Stockholmsregionen (SOU 1994:142) skall bilens ägare ansvara för att vägtull betalas.

I kontrakt om uthyrning av fordon avtalar uthyraren regelmässigt med hyresmannen om regressrätt gentemot denne för betalade böter och avgifter, såsom parkeringsanmärkningar, överlastavgifter m.m.

Vid uthyrning av personbilar är det främst ansvaret för felparkeringsavgifter som har satts i fokus. Vi vill därför nämna något om detta. Ett strikt ägaransvar för felparkering följer av lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Enligt lagens 4 § är det fordonets ägare som ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott. Om en felparkeringsavgift inte betalas inom föreskriven tid, skall fordonets ägare erinras om betalningsansvaret och uppmanas att inom viss tid betala avgiften (6 §). Betalas inte avgiften efter uppmaning, skall ett åläggande utfärdas för fordonets ägare att inom viss tid betala en förhöjd avgift. Följs inte åläggandet, skall avgiften drivas in.

När en parkeringsanmärkning har utfärdats registreras detta hos Trafikregistret. Om betalning inte sker sänds en påminnelse till ägaren efter 14 dagar. Vid utebliven betalning skickas en ny påminnelse med ett krav höjt med 150 kr. Om betalning ändå inte sker går ärendet till kronofogdemyndigheten för indrivning med en med 500 kr förhöjd avgift. Enligt vad vi har inhämtat från biluthyrningsbranschen är den

tidsrymd som förflyter innan uthyraren får kännedom om att en parkeringsanmärkning har utfärdats alltför lång och det är då i praktiken svårt att regressvis kräva hyresmannen.

Vid långtidsuthyrning (leasing), dvs. uthyrning om minst ett år, svarar regelmässigt hyresmannen för olika trafikförseelser och parkeringsförseelser, se t.ex. 165 § vägtrafikkungörelsen, 6 § FK och 7 § BRK. När det gäller korttidsuthyrning — som i realiteten kan röra sig om mycket korta tider — skulle det vara omöjligt att på motsvarande sätt låta hyresmannen svara för alla aktuella förseelser och t.ex. ha ansvaret för fordonets utrustning och beskaffenhet. Möjligen skulle man kunna bryta ut en del förseelser såsom exempelvis parkeringsförseelser och låta hyresmannen svara för dem. Därmed skulle emellertid dagens enhetliga system luckras upp. Enligt vår mening skulle det vara olyckligt om så sker och man i stället skulle få ett tudelat ansvarssystem, där i vissa fall ägaren (hyresmannen vid långtidsuthyrning) och i andra fall hyresmannen vid korttidsuthyrning har ansvaret för fordonet. Redan det nu sagda talar emot att ändra ansvarighetsreglerna vid korttidsuthyrning. Ett sådant system skulle också bli svårt att tillämpa och skulle troligen försvåra polisens övervakningsarbete. Bl.a. skulle det krävas att VV vid varje uthyrning förses med korrekta uppgifter om hyresmannen. Kostnaderna kan antas bli ganska höga.

Det är emellertid motiverat att uthyraren så snabbt som möjligt underrättas om att en förseelse har begåtts vid en uthyrning. Vi menar därför att VV, när registrering har skett av en förseelse för en i registret utmärkt uthyrningsbil, omedelbart skulle kunna sända en underrättelse till ägaren/uthyraren. En sådan underrättelse skulle, får man förmoda, kunna betydligt underlätta för uthyraren att kräva hyresmannen. Ett krav skulle i vissa fall t.o.m. kunna riktas mot hyresmannen i samband med att denne återlämnar hyrbilen.

Mot bakgrund av det nu sagda menar vi att branschen med VV bör diskutera möjligheten att — eventuellt mot ersättning för tjänsten — införa ett system som innebär att uthyraren snabbt aviseras om en parkeringsanmärkning eller annat betalningskrav. Vi vill också peka på möjligheten att branschen i egen regi inför ett system med rabatter eller bonus till skötsamma hyresmän som inte belastas med ifrågavarande anmärkningar.

### 11.6.5 Vägverkets roll

VV är enligt 17 § YTF central myndighet på yrkestrafikens område. Enligt bemyndigandet i 14 § BUF får VV meddela föreskrifter om det yrkeskunnande som krävs för att få tillstånd till uthyrningsrörelse. På

en del punkter skulle dock författningsregleringen — dvs. lagen och förordningen om biluthyrning — kunna kompletteras med myndighetsföreskrifter och, för att få en ytterligare enhetlig bedömningsgrund för tillstånds- och tillsynsmyndigheternas arbete, även med allmänna råd. VV bör således få meddela föreskrifter och råd i fråga om verkställigheten av BUL och BUF i stort. VV:s bemyndigande på biluthyrningssidan bör därför ändras något och få en mera generell utformning, som då givetvis inkluderar nuvarande bemyndigande beträffande föreskrifter om yrkeskunnande.

# 12 Transportförmedling

Utredningens förslag: Lagen om transportförmedling upphävs. Samtidigt betonas att avarterna inom verksamhetsområdet i stället med kraft får bekämpas med hjälp av branschens egna insatser och med stöd av den lagstiftning som i övrigt finns.

## 12.1 Utredningens uppdrag

Lagstiftningen om transportförmedling har stora likheter med yrkestrafiklagstiftningen. Vi skall studera hur den tillämpas och mot bakgrund av likheterna med YTL överväga i vilken utsträckning behov av en särskild transportförmedlingslagstiftning föreligger. I uppdraget ingår därvid att överväga olika möjligheter till förenklingar i författningsregleringen å ena sidan och behovet av översyn för att säkerställa en sund yrkestrafik inom det berörda området å andra sidan.

## 12.2 Vad är transportförmedling?

Transportförmedling i ordets vida bemärkelse utövas inom alla trafikslag — sjöfart, flyg, järnväg, vägtrafik — och bedrivs av trafikföretag, speditörer, mäklare, agenter, ombud etc.

Allmänt sett kan transportförmedling — även här i ordets vida bemärkelse — för åkerinäringens del omfatta exempelvis följande slag av verksamhet:

— Speditörers och förmedlingsföretags administration av transporter,
— lastbilscentralers och liknande företags transportadministration för sina ägares fordon,
— lastbilscentralers och liknande företags inhyrning av ”utomstående” fordon eller ”clearing” av varandras fordon,
— enskilda åkeriers inhyrning av extrafordon, mer eller mindre tillfälligt, eventuellt på grund av eget fordonshaveri,
— bilspeditörers ringa till omfattande transportförmedling på ren provisionsbasis.

Några klara gränser mellan dessa arter finns inte. De utövas ofta parallellt allt efter omständigheterna. Både långa och korta avstånd ingår i bilden, liksom laster av olika slag. I lagen (1979:560) om transportförmedling, TFL, har en art av begreppet definierats för att avgränsa lagens giltighetsområde till vissa biltransporter, vilket bara är en del av all den transportförmedling *i biltrafik* som förekommer.

Transportförmedling i TFL:s mening kan beskrivas som ett slags linjetrafik med gods samt transportuppsamling. Transportförmedlarna har oftast inga egna fordon, utan de ger uppdrag till ett åkeri att utföra körningar för deras räkning. Det är då i stället uppdragstagaren/åkeriet som har tillstånd till godstrafik. Dagens transportförmedlare, som kan vara såväl fristående agenter som trafikutövare med kompletterande förmedling, är i regel mellanhand mellan kund och åkeri även vid betalning. Kunden avtalar med och faktureras av förmedlaren, som efter avdrag för provision och utlägg gör en avräkning. Betalning sker därefter till åkeriet med en kortare eller längre tids fördröjning. Vid utebliven betalning från kunden är det vanligen större förmedlare, speditörer, som står kreditrisken, men även det motsatta förhållandet förekommer, dvs. att åkeriet står risken för att betalning inte sker. Transportförmedling sker i dag ofta i flera led, vilket medför en eftersläpning/fördröjning av likvider och besvärande beroendeförhållanden. Många enbilsåkerier anlitas av en transportförmedlare, som förser åkaren med uppdrag.

I detta sammanhang bör också något nämnas om speditionsverksamhet. En speditionsfirma äger normalt inga egna fordon, bortsett från fordon som innehas av indirekt ägda åkerier i form av dotterbolag eller handelsbolag. Speditionsfirman sluter i stället avtal om samarbete med ett eller flera åkerier om godstransporter. Speditören träffar avtalet i eget namn och för egen räkning med den som beställer en frakt. Åkeriets åtagande går ut på att distribuera gods från speditörens godsterminal till godsmottagaren eller att hämta varor vissa bestämda veckodagar vid en viss ort och transportera varorna till en annan ort. Marknaden domineras av Bilspedition och ASG, som vardera har en marknadsandel inom fjärrgodstrafiken om knappt 40 procent, medan Fraktarna har ca 10 procent. De större lastbilsåkerierna (lastbilscentralerna) arbetar normalt åt ett godsförmedlings- eller speditionsföretag. Förmedlingsföretagen förhandlar med kunden och förelägger åkaren pris och övriga villkor. I avtalet mellan speditören och åkeriet stipuleras att åkeriet inte kan rikta några anspråk mot den enskilda kunden i transportuppdraget. Åkeriet får inte heller utan speditörens medgivande träffa avtal med kunden. Det är åkeriet som innehar trafiktillstånd och som tecknar förekommande försäkringar.

## 12.3 Lagstiftningen om transportförmedling

Lagen om transportförmedling, TFL, omfattar förmedling av godstransporter med bilar (1 kap. 1 §). Med transportförmedling avses här sådan verksamhet i vilken någon yrkesmässigt åt allmänheten

1. samlar ihop eller tar emot gods till en eller flera upplagsplatser för regelbundna transporter mellan vissa orter,
2. förmedlar anbud om regelbundna godstransporter mellan vissa orter eller om tillhandahållande av gods för sådana transporter (1 kap. 2 §).

Med regelbundna transporter avses sådana transporter som vanligen utförs två eller flera gånger varje vecka i samma riktning (1 kap. 3 §).

En rad undantag anger när lagen inte skall tillämpas (1 kap. 4 §). Lagen gäller således inte:

1. sådan transportförmedling som drivs av utövare av yrkesmässig trafik och som endast sker i den omfattning som behövs för att de fordon som används i trafiken skall kunna utnyttjas,
2. anordnande av uppsamlingsplatser vid hamnar eller järnvägsstationer för sådant gods som efter fartygs- eller järnvägstransport skall transporteras vidare med bil. Detsamma gäller förmedling av anbud om utförande av transporter av sådant gods eller om tillhandahållande av sådant gods,
3. sådan transportförmedling som drivs endast som en underordnad del av en handelsrörelse eller därmed jämförlig rörelse, om förmedlingen genomsnittligt inte omfattar transport av mer än 1 000 kg gods i veckan eller med mer än en bil. — Detta undantag avser huvudsakligen sådana fall som exempelvis då allmänheten lämnar in gods till en handelsbod på landet för transport med bil som brukar hämta gods där. Där en sådan rörelse inte har nått större omfattning än vad som anges i punkten 3 har den ansetts vara så betydelselös från transporthushållningssynpunkt att särskilt tillstånd inte krävs.

Transportförmedling får drivas endast av den som har tillstånd till det (2 kap. 1 §). Tillståndet medför rätt för tillståndshavaren att anordna regelbundna transporter. Tidigare angavs i beslutet mellan vilka orter transporterna fick ske. Efter behovsprövningens avskaffande ger ett transportförmedlingstillstånd inte längre någon ensamrätt eller företrädesrätt. Den som har ett tillstånd kan således normalt utnyttja detta på valfri sträcka och i valfri omfattning. Någon turlista fastställs inte längre. Särskilda villkor för tillståndet kan dock föreskrivas. Tillstånd får ges endast till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten (2 kap. 2 §). Det kan noteras, att det inte — såsom fallet är beträffande tillstånd till yrkesmässig trafik — ställs något krav på yrkeskunnande för den som

vill komma i fråga för ett tillstånd till transportförmedling. Det är länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns som är behörig att pröva en ansökan om tillstånd (2 kap. 4 §). Ett tillstånd gäller tills vidare men kan enligt 2 kap. 5 § också begränsas till att gälla viss tid om det föreligger särskilda skäl. De bilar som utför själva transporterna ställs i allmänhet till förfogande av självständiga trafikutövare, som har tillstånd till yrkesmässig godstrafik. Om tillståndshavaren dör, övergår enligt 2 kap. 6 § tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Ett tillstånd av något av de nu nämnda slagen gäller under högst ett år räknat från dödsfallet resp. konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av tillståndsmyndigheten. I fråga om denne skall 2 kap. 2 § tillämpas, dvs. det allmänna kravet på lämplighet.

Om det i transportförmedlingsverksamheten har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten, skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är så allvarliga att det finns skäl för återkallelse, men det ändå finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om vederbörande inte rättar till missförhållandet, skall enligt 3 kap. 1 § tillståndshavaren tilldelas en varning.

Ett tillstånd till transportförmedling som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det. Fråga om återkallelse av tillstånd till transportförmedling eller om varning prövas av den länsstyrelse som har meddelat tillståndet (3 kap. 3 §). I 4 kap. 1 § finns en ansvarsbestämmelse med bötespåföljd för den som driver transportförmedling utan tillstånd och för tillståndshavare som bryter mot någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet. En länsstyrelses beslut enligt TFL får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (länsrätten). Beslut om varning får dock inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande från länsrätten till kammarrätten.

Själva ansökningsförfarandet för tillstånd regleras i förordningen (1988:1504) om transportförmedling, TFF, liksom berörda myndigheters och domstolars underrättelseskyldighet m.m. Enligt 8 § får VV föreskriva eller i enskilda fall medge att bestämmelserna i TFL och TFF inte skall tillämpas på sådana godstransporter som utförs endast inom ett visst begränsat område eller på en viss vägsträcka. Ett sådant beslut av VV får överklagas hos regeringen. Ett beslut om meddelande av tillstånd kan inte — sedan behovsprövningen avskaffats — överklagas av t.ex. konkurrenter.

I beslut om transportförmedling förekommer det att länsstyrelsen erinrar tillståndshavaren om att denne för utförande av transporter endast får anlita innehavare av trafiktillstånd, och vidare om ansvarsbestämmelsen i 22 § YTL, dvs. det s.k. transportköparansvaret. Detta ansvar innebär att om beställningstrafik med buss eller godstrafik drivits utan tillstånd, skall den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Den del av tillsynsmyndighetens arbete som ägnas innehavare av tillstånd till transportförmedling är mycket blygsam. Under de senare åren har endast ett fåtal fall av ifrågasatt tillståndsinnehav varit uppe till bedömning. Domstolsavgöranden där TFL har tillämpats saknas nästan helt.

Enligt VV:s statistik fanns det i januari 1996 totalt i landet 58 tillstånd till transportförmedling, varav 17 i Stockholms län, 8 i Göteborgs och Bohus län, 5 i Malmöhus län, 5 i Västmanlands län och 4 i Norrbottens län. Bland tillståndshavarna fanns det två företag med tillstånd i två olika län. Närmare hälften av tillståndshavarna hade även tillstånd till godstrafik.

## 12.4 Bakgrunden till lagstiftningen — förslag till och genomförda ändringar

Grunden till regleringen av transportförmedlingsverksamheten var från början att skydda godslinjetrafiken. Man ansåg att transportförmedling i praktiken så starkt påminde om sådan trafik att den borde underkastas bestämmelser likartade dem som gällde för denna. År 1979 bröts reglerna om transportförmedling ut ur den gamla YTL till en egen lag om transportförmedling. Lagstiftningen om godstransporter och förmedlingen av sådana uppmärksammades dock även fortsättningsvis. I revisionsrapporten Yrkesmässig lastbilstrafik — lagstiftningens betydelse för en sund och rationell trafik (Dnr 1982:420), granskade Riksrevisionsverket, RRV, de yrkesmässiga godstransporterna och förordade därvid en avveckling av TFL och de delar av YTL som avsåg linjetrafik för godstransporter.

I en skrivelse till regeringen den 29 augusti 1985 tog dåvarande Transportrådet, TPR, upp frågan om förändringar i lagstiftningen angående transportförmedling och godslinjetrafik. TPR framhöll att det inom transportförmedlingsverksamheten har byggts ut ett rikt förgrenat linjenät, inom vilket det sker transporter som i allt väsentligt överensstämmer med linjetrafik. Trafikutövarna har tillstånd till be-

ställningstrafik och är som regel knutna till transportförmedlingsföretagen genom långsiktiga transportöravtal. Transportförmedlingsföretagen organiserar den övervägande delen av den långväga lastbilstrafiken. TPR menade att förmedlingverksamheten innebär klara fördelar både för den yrkesmässiga landsvägstrafiken och för samordningen med andra transportmedel. De stora företagen inom transportförmedlingsbranschen spelar en framträdande roll för att utveckla olika lastsystem och terminalanläggningar liksom för att i övrigt åstadkomma mera rationella transportlösningar. Också genom att initiera strukturrationaliseringar inom åkeribranschen bidrar transportförmedlingsföretagen till att utveckla en modern, effektiv och ekonomisk transportapparat. TPR ansåg i skrivelsen att övervägande skäl talade för att slopa bestämmelserna om prövning av trafikens behövlighet och lämplighet, medan ett allmänt lämplighetskrav borde finnas kvar, liksom krav på ekonomiska förutsättningar, branscherfarenhet och oklanderlig personlig vandel. TPR menade vidare att TFL på sikt borde ses över och eventuellt arbetas in i YTL.

Efter förslag i prop. 1986/87:5 om vissa yrkestrafikfrågor (bet. 1986/87:TU7) — som bl.a. innehåller RRV:s och TPR:s överväganden i frågan — genomfördes vissa förenklingar av lagstiftningen om yrkesmässig godstrafik och om transportförmedling, bl.a. genom att behovsprövningen slopades den 1 april 1987, dvs. prövningen av att tillstånd fick meddelas endast om den avsedda verksamheten behövdes och i övrigt var lämplig.

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100), som utarbetats efter samverkan i en ledningsgrupp för yrkestrafikfrågor med företrädare för myndigheter och branschorganisationer, anfördes under rubriken transportförmedling följande (s. 49).

> Det finns anledning att ändra lagstiftningen om transportförmedling i linje med den som nu gäller för yrkestrafiken, t.ex. i fråga om mera detaljerade bestämmelser för tillståndsprövningen och för återkallelse av tillstånd till transportförmedling. I det sammanhanget bör också övervägas i vad mån lagstiftningen om transportförmedling är tillräckligt precis. Redan nu finns i 1 kap. 4 § TFL en rad undantag då lagen inte skall tillämpas. Det finns dessutom anledning att tro att det finns ett större antal transportföretag eller speditionsfirmor och liknande företag som i realiteten bedriver transportförmedling men utan att ha tillstånd för verksamheten. Denna kan vara mycket svår att kontrollera och gränsytan gentemot annan näringsverksamhet kan vara oklar. En speditör som inte har tillstånd till transportförmedling men ändå

medverkar till någon form av godstransportsamordning som är av den arten att den ger upphov till olika slag av brott i form av t.ex. för långa arbetstider vid transporter, överskridande av hastighetsgränser, överlaster m.m. kan ändå vara undantagen från varje form av beställaransvar. Den som i stället kan komma att straffas kan vara den enskilde åkaren eller föraren. Detta talar för att begreppet transportförmedling bör utvidgas. I samband med en översyn av begreppet transportförmedling bör också beställaransvaret definieras. Klara regler måste finnas för kontroll av sådana närmast självklara moment som innehav av yrkestrafiktillstånd, momsregistrering och F-skattesedel.

## 12.5 Transportförmedling i Norden

Någon lagstiftning som motsvarar den svenska regleringen av transportförmedling finns inte i våra nordiska grannländer. Regleringen av förmedlingsverksamheten sker i stället inom ramen för annan lagstiftning. Så faller i Danmark speditörers verksamhet in under Ervervsministeriets lagstiftningsområde, dvs. det tidigare Industriministeriet.

Enligt uppgift har man i Danmark diskuterat att införa en särskild lagstiftning om transportförmedling. Dessa diskussioner har dock inte lett till några konkreta planer.

## 12.6 Överväganden och förslag

Transportförmedling utövas, såsom framgått, inom alla transportslag. Den tillståndspliktiga förmedlingsverksamhet som bedrivs enligt TFL är dock begränsad till vissa transporter, vilka utgör bara en ringa del av all den transportförmedling som i praktiken förekommer inom lastbilstrafiken. Det är emellertid i allmänhet inte denna form av transportförmedling utan förmedlingsverksamhet i mera vid bemärkelse som brukar utsättas för kritik. Denna kan avse t.ex. att åkaren lätt hamnar i en beroendeställning till vissa förmedlare. Det pekas också på att det förekommer oseriösa transportförmedlare som har ett antal åkare anslutna, åt vilka de förmedlar uppdrag på provisionsbasis. Den trafiken faller inte in under TFL:s regler. Kritiken tar vidare sikte på förekomsten av osund eller äventyrlig ekonomi och bristande respekt för trafikrättsliga regler. Inte sällan mynnar kritiken ut i krav på skärpt lagstiftning.

Den nuvarande regleringen väcker således en rad frågor och aktualiserar många gränsdragningsproblem inom området. Skall lagstiftningen täcka allt från avancerad transportförmedling till den vardagliga inhyrningen av extrabilar åkerier emellan? Skall den gälla blandad verksamhet med egna och andras bilar? Skall den avse både långväga och korta transporter? Det förekommer vidare ett antal situationer som inte synes omfattas av regleringen av transportförmedlingsinstitutet, såsom förmedling regelbundet en gång i veckan till eller från ett flertal orter var för sig, förmedling regelbundet varannan vecka mot viss ort, förmedling *inom* orter, oregelbunden förmedling till viss ort eller olika eller många orter, icke regelbunden tillfällig inhyrning av fordon, beläggning av egna fordon. Även här finns frågetecken, såsom hur en ort definieras, exempelvis när det gäller storstäder med ett antal kranskommuner. Generellt gäller också att verksamhet i liten skala i ett första utvecklingsskede faller utanför lagen. Först när verksamheten har nått en viss omfattning inträder ett krav på tillstånd.

En reformering av lagstiftningen om transportförmedling, som innebär att tillämpningsområdet utvidgas i mera betydande omfattning, medför — som torde framgå av det sagda — stora författningstekniska svårigheter. En alltför omfattande lagstiftning skulle också bli svår att tillämpa. Samtidigt binds resurser i en kontrollapparat som till stora delar kan befaras bli ineffektiv. De problem som finns inom transportförmedlingsverksamheten i vid bemärkelse bör i stället uppmärksammas inom ramen för annan lagstiftning för näringsverksamhet och den brottsbekämpning som sker där. Enligt vår uppfattning, som kommer till uttryck också i andra sammanhang i detta betänkande, är det nämligen inte främst en utvidgad lagstiftning som behövs för att komma till rätta med dagens problem inom den yrkesmässiga trafiken och tangerande områden. I första hand krävs det att gällande bestämmelser av såväl yrkestrafikrättslig som annan karaktär följs. För detta ändamål är det nödvändigt att tillgängliga resurser koncentreras och utnyttjas där resultat bäst kan nås. I detta sammanhang vill vi peka på de rutiner för samarbete mellan tillståndsmyndigheter och andra myndigheter som vi föreslår i avsnitt 13 och 14. Genom ett sådant samarbete, som primärt avser den egentliga yrkestrafiken, kan missförhållanden uppdagas även inom närstående sektorer, som t.ex. transportförmedlingsverksamhet. Det är också av betydelse att straffet skärps för försummelser vad gäller transportköpar/beställaransvaret enligt 22 § nuvarande YTL. Förslag härom lämnar vi i avsnitt 14.2.3. Dessa lagstiftningsåtgärder träffar en del av sådana olagliga förfaranden som har påtalats inom bl.a. transportförmedlingsbranschen.

När det gäller godstransporter förefaller sådana missförhållanden till inte ringa del återfinnas inom den sektor av branschen, där små företag, vars fordonspark ofta endast består av en dragbil, erbjuder sina tjänster till i första hand transportförmedlare. Dessa åkeriföretag har i allmänhet inte något eget transportkoncept eller några långsiktiga avtal med fasta kunder och de blir härigenom starkt beroende av transportförmedlare. Förmedlarna i sin tur strävar naturligt nog efter att köpa körningar på så förmånliga villkor som möjligt. Mot bakgrund härav har ofta transportförmedlarna framställts som ansvariga för missförhållanden inom den aktuella trafiken genom att endast erbjuda körningar till sådana priser, transporttider och andra villkor att åkeriföretagen i praktiken tvingats överträda olika regler för att kunna konkurrera om och genomföra körningarna. Denna beskrivning har ibland använts som argument för en långtgående reglering av transportförmedlingsverksamheten. — Sedan länge åläggs också transportförmedlare och andra professionella transportköpare, t.ex. industriföretag, ett särskilt ansvar. Detta avser emellertid endast det förhållandet att transportören skall inneha vederbörligt trafiktillstånd, dvs. det ovan nämnda s.k. transportköparansvaret.

De av transportförmedlarna anlitade åkarna är självständiga företagare. De har t.o.m. — till skillnad från företagare i flertalet andra branscher — ett särskilt tillstånd att bedriva sin verksamhet. Detta tillstånd har erhållits efter en lämplighetsprövning, innefattande bl.a. krav på yrkeskunnande. Den särskilda tillståndslagstiftningen lägger också stor vikt vid kraven på god trafiksäkerhet, fullgörande av förpliktelser mot det allmänna och konkurrens på lika villkor.

Åkeriföretagaren är den ende som i realiteten kan bestämma över transportens genomförande vad avser exempelvis hastighet, kör- och vilotider och val av färdväg, liksom över fordonets skick och utrustning. Att skatter och försäkringar betalas och att kompetenta förare anlitas är likaledes åkeriföretagets naturliga ansvar. En annan fördelning av ansvaret för den transportverksamhet, som åkeriet genom trafiktillståndet prövats särskilt lämpligt att utöva, skulle underminera hela yrkestrafiklagstiftningen. Själva grunden för en sådan lagstiftning — som för övrigt är allmänt förekommande internationellt — är ju att ansvaret för en transportverksamhet knyts till en i särskild ordning prövad företagare, som vid missförhållanden kan fråntas tillståndet. Endast den som verkligen har den direkta kontrollen över transporternas faktiska genomförande kan därför vara tillståndshavare. Härigenom skapas klara ansvarsförhållanden med en tillståndshavare som vid misskötsamhet kan utestängas från branschen, samtidigt som den skötsamme tillståndshavaren skyddas från konkurrens från mindre seriösa företagare utan tillstånd. Utvecklingen under

senare år med avskaffande av behovsprövning och betoning av bl.a. kravet på yrkeskunnande har ju också understrukit åkarens roll som en självständig och kvalificerad företagare, fullt kapabel att träffa avtal och marknadsföra sig — på egen hand eller i samverkan med andra företagare i branschen.

Även från branschhåll och då inte minst från åkerisidan behövs det emellertid åtgärder. Det är t.ex. inte tillfredsställande att speditörer och transportköpare tillsammans kan föreskriva transportvillkoren, medan det är åkeriföretaget ensamt eller åkaren tillsammans med chauffören som får stå ansvaret för överträdelser som sker till följd härav, såsom brott mot bestämmelser om hastighet, kör- och vilotider och överlast. Vi vill också peka på de möjligheter som finns för lastbilscentralerna att agera, inte minst i samarbete med varandra för att få transporter av långväga gods på såväl ut- som återresa. Ett sådant samarbete skapar konkurrens i förhållande till andra aktörer i branschen, som har ett utvecklat godslinjenät i landet och gör åkerierna mindre beroende av mellanhänder. Inom vissa givna ramar faller samarbetet också utanför konkurrenslagens (1993:20) bestämmelser om förbud mot konkurrensbegränsande samarbete mellan företag (6 §). Till ledning härvidlag har Konkurrensverket gett ut allmänna råd om verkets bedömning av viss samverkan mellan små och medelstora lastbils- eller taxiåkerier som inte omfattas av förbudet i 6 § konkurrenslagen, s.k. bagatellavtal (KKVFS 1993:6). Se även avsnitt 6.3.

Även en samverkan mellan olika grupper av aktörer, åkare, förmedlare och speditörer utvecklar branschen och förbättrar villkoren för de inblandade. Detta gäller även andra frågor än de rent affärsmässiga, såsom lastsäkring, ansvarsfrågor och arbetsmiljö.

Andra möjligheter som kan diskuteras är att genomföra mindre långtgående utvidgningar av lagstiftningen eller att göra reformer inom ramen för den befintliga lagstiftningen om transportförmedlingsverksamheten och därvid inrikta sig på att ytterligare närma den till det regelverk som gäller enligt YTL och YTF. I sistnämnda hänseende skulle man kunna tänka sig regler om ''trafikansvarig'', yrkeskunnande etc. Förhållandet är dock det att utövarna av den transportförmedlingsverksamhet som i dag omfattas av lagstiftningen allmänt anses sköta sig i huvudsak utan anmärkningar vad gäller trafikuppläggning och relationer till kunder och det allmänna. En utvidgning av regelsystemet enligt någon av nu angivna modeller eller i kombination skulle i stort sett komma att träffa dagens målgrupp för lagstiftningen. Med andra ord skulle den endast medföra ytterligare regler och restriktioner för de skötsamma företag, som fungerar väl även utan speciallagstiftning. Därmed skulle en sådan reform te sig meningslös.

*Sammanfattningsvis* anser vi att en utvidgning av tillämpningsområdet för lagstiftningen om transportförmedling inte ger några garantier för att de problem i form av oseriös verksamhet som förekommer i periferin av verksamheten blir ändamålsenligt lösta. En reformering av lagstiftningen inom dess befintliga ram, eventuellt i kombination med en mindre utvidgning av den, är inte heller någon framkomlig väg. Kontroll och uppföljning bör ske genom myndigheternas försorg med hjälp av bl.a. de rutiner härför som vi föreslår i annat sammanhang i betänkandet. Transportbranschen själv har också stora möjligheter att komma till rätta med problemen, bl.a. genom samarbete och egna rutiner för kontroll av olika aktörer.

Våra överväganden leder alltså fram till ett förslag om att lagen om transportförmedling bör upphävas. Det är en ståndpunkt som, enligt vad vi har funnit, man numera inom stora delar av transportbranschen instämmer i, samtidigt som man betonar angelägenheten av att avarter inom verksamheten bekämpas med hjälp av branschens egna insatser och med stöd av den lagstiftning som i övrigt finns.

Vi bedömer att några särskilda övergångsbestämmelser inte behövs. Transportförmedlingsföretag som själva utövar yrkesmässig trafik är skyldiga att inneha tillstånd enligt YTL till godstransporter.

# 13 Tillsyn

Utredningens förslag i huvuddrag: Tillsynen på regional nivå skall handhas av länsstyrelsen i tillståndshavarens folkbokföringslän eller, om tillståndshavaren är en juridisk person, i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Tillsynen över innehavare av taxiförarlegitimation skall utövas i folkbokföringslänet.

Tillsynsmyndigheterna skall verka för att yrkesmässig trafik bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan trafikutövarna.

Sambearbetningen mellan utsökningsregistret och yrkestrafikregistret utvidgas till att omfatta även s.k. övriga prövade personer enligt YTL.

PRV:s aktiebolags- resp. handelsregister bör med vissa intervaller samköras med yrkestrafikregistret enligt samma rutiner som införts för samkörning mellan yrkestrafik- och utsökningsregistren. En avisering till länsstyrelserna bör ske på motsvarande sätt som vid sistnämnda samkörningar.

Terminalåtkomsten enligt 16 a § polisregisterkungörelsen (1969:38) skall förutom ansökningsärenden omfatta tillsyn av tillståndshavare. Den skall vidare omfatta förutom tillståndshavaren trafikansvarig och i övrigt de personer som prövas. Även i ärenden om och tillsyn angående taxiförarlegitimation skall sådan åtkomst finnas.

VV, som är tillståndsmyndighet enligt YTL i vissa fall, skall få samma åtkomst till polisregister som länsstyrelserna har.

Allmän domstols och RPS underrättelseskyldighet utvidgas vad beträffar såväl personkrets som brottstyper.

Bestämmelsen om skyldighet för andra myndigheter att underrätta länsstyrelsen om missförhållanden som rör den yrkesmässiga trafiken i olika avseenden förtydligas.

## 13.1 Inledning

VV är tillsynsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken på central nivå och verkets uppgift vad gäller tillsynen är av övergripande karaktär.

VV svarar även för registerhållning och information till de regionala tillsynsmyndigheterna.

Länsstyrelserna är regionala tillsynsmyndigheter. Den befogenhet som länsstyrelserna som tillstånds- resp. tillsynsmyndighet ges enligt YTL är vid. I 19 § föreskrivs att de myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och att de därvid får pröva om förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § alltjämt föreligger. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls. Enligt paragrafens andra stycke skall de länsstyrelser som har beslutat om förarlegitimation utöva tillsyn över att innehavare av sådan legitimation uppfyller de krav som enligt 14 a § första stycket gäller för legitimationen. Efter förslag i prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken markerades länsstyrelsernas ansvar för den löpande tillsynen genom tillägg i 19 § av en uttrycklig befogenhet att fortlöpande pröva förutsättningarna för tillstånd enligt nuvarande 6 § YTL.

Hur denna tillsyn rent faktiskt skall utföras har diskuterats av olika organ och i olika sammanhang. Regeringen gav den 19 november 1992 Statskontoret i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken och lämna förslag till förbättringar i syfte att effektivisera tillsynen i linje med statsmakternas beslut i dessa frågor. Uppdraget redovisades den 1 juni 1993 i rapporten Om taxi och annan yrkestrafik (1993:15) och innehöll 25 olika åtgärdsförslag. Dessa syftade främst till att få till stånd en fördjupad samverkan mellan tillsynsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen, och andra myndigheter som länsstyrelsen är beroende av i sin tillsynsverksamhet. Se närmare om detta ovan nämnda prop. 1993/94:168. Vissa av förslagen, såvitt avser tillsynsverksamheten, berörs under resp. rubrik i det följande.

Statskontoret ansåg att länsstyrelserna borde överväga att organisatoriskt samordna yrkestrafik-, bil- och körkortsfunktionerna i syfte att öka den nödvändiga interna samverkan och informationsutbytet samt minska yrkestrafikfunktionens sårbarhet på grund av liten personalnumerär. Regeringen framhöll i propositionen (s. 35) att den frågan utreddes genom ett regeringsuppdrag till RRV, Statskontoret, VV och några länsstyrelser, som hade att överväga hur den framtida bil- och körkortsregistreringen borde organiseras.

Efter förslag i prop. 1994/95:126 Den framtida trafikadministrativa verksamheten (bet. 1995/96:TU23, rskr. 1994/95:356) har länsstyrelsens uppgifter enligt bilregisterkungörelsen (1972:599), BRK, förts över till VV, som därmed har fått ett samlat ansvar för alla frågor som rör fordonsregistrering (SFS 1995:1358). I den trafikadmini-

strativa verksamheten innefattas att föra bil-, körkorts- och yrkestrafikregistren samt att handlägga ärenden enligt olika trafikförfattningar och att ge telefonservice, underrättelser m.m. Ny teknik används för att effektivisera bilregisterverksamheten. Handläggningen av bilregisterärenden och telefonservicen koncentreras numera till tre platser i landet, nämligen Arjeplog, Visby och Örebro.

Frågan om beslutanderätten vad gäller körkortsingripanden behandlades i prop. 1993/94:168. Med hänvisning till ett yttrande från Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor konstaterade regeringen att ett överförande av alla körkortsärenden till den länsstyrelse där körkortshavaren är folkbokförd innebär att villkorsakter, återkallelseakter m.m. som innehåller känsliga uppgifter skall skickas mellan länsstyrelserna, vilket i sin tur innebär ökade portokostnader och administrationskostnader samt längre handläggningstider. Vidare konstaterades att frågan är av övergripande karaktär inom hela körkortslagstiftningen och inte något som enbart berör yrkestrafiken. Någon ändring föreslogs därför inte i det skedet, men det framhölls att frågan borde övervägas ytterligare på grund av det samband som finns mellan KKL:s bestämmelser om återkallelse av sådant körkort som förutsätter taxibehörighet och den i propositionen föreslagna möjligheten att återkalla taxiförarlegitimation enligt YTL (s. 37).

I ovan nämnda prop. 1994/95:126 föreslog regeringen att länsstyrelsens uppgift som regional körkortsmyndighet skulle bibehållas. För att stärka det regionala sambandet skulle ärenden om återkallelse av körkort prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd. Även länsstyrelsens uppgift som tillstånds- och tillsynsmyndighet enligt yrkestrafiklagstiftningen skulle bibehållas.

Riksdagen godkände den 18 maj 1995 regeringens förslag (bet. 1994/95:TU 23, rskr. 1994/95:356) att frågor om återkallelse av körkort skall prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd i stället för av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet.

1994 års körkortsutredning har genom tilläggsdirektiv (dir. 1995:155) fått i uppdrag att innan nu nämnda reform genomförs göra en noggrann analys av konsekvenserna av ändringen och behovet av ytterligare författningsändringar för en förenkling av hanteringen av körkortsfrågor i detta hänseende.

Det kan vidare nämnas att regeringen har tillsatt en särskild utredare med uppdrag att se över länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdena (dir. 1995:160).

## 13.2 Närmare om tillsynen

*Vägverkets tillsyn*

VV är som nämnts central myndighet för tillsynen över den yrkesmässiga trafiken. I prop. 1993/94:168 anförde regeringen att VV borde stödja tillsynsmyndigheterna genom föreskrifter och allmänna råd samt genom utbildning och information rörande bl.a. rättstillämpning. Vidare borde verket allmänt följa upp tillsynen över den yrkesmässiga trafiken. I prop. 1995/96:131 Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m. lade regeringen närmare fast verkets roll, bl.a. inom yrkestrafikområdet (s. 20).

> Regeringen anser att Vägverket bör fortsätta sitt arbete med att omarbeta föreskrifter och allmänna råd vad gäller trafiktillstånd och utbildning och i detta sammanhang också utveckla blanketter eller motsvarande för ansökan och tillsyn. — — — Vägverket bör även verka för en enhetlig tillämpning hos länsstyrelserna av statsmakternas beslut och bör därför se över det behov som finns av föreskrifter och allmänna råd för genomförandet av ändrade regler.
>
> Det är viktigt att Vägverket och polisen samråder om utformningen av föreskrifter och allmänna råd och då beaktar hur bestämmelsen fungerar i praktiken. Regeringen vill i det sammanhanget hänvisa till det handlingsprogram för övervakning av yrkestrafiken som Rikspolisstyrelsen och Vägverket, efter uppdrag av regeringen, gemensamt har utarbetat.
>
> En annan uppgift är att stödja lokala och regionala myndigheter genom att distribuera rättspraxis och samla tjänstemän och organisationsföreträdare till återkommande träffar för att diskutera aktuella frågor. När det gäller mer komplicerade eller detaljerade regler är vikten av återkoppling stor. När erfarenheter av tillämpning har vunnits hos myndigheter och enskilda är det viktigt att dessa signaler når fram till regering och riksdag. Här har Vägverket som central tillsynsmyndighet en viktig funktion att fylla.

*Konkurrensfrågor vid tillsynen*

Vi vill även kort beröra tillsynsmyndigheternas arbete med övervakning av regelefterlevnaden ur de konkurrensaspekter, som vi behandlat i avsnitt 6 ovan.

I den nyss nämnda prop. 1995/96:131 berördes även konkurrensfrågorna. Regeringen ansåg att VV inom ramen för sitt sektorsansvar bör verka för en trafiksäker, miljövänlig och effektiv yrkestrafik som bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan företagen.

I egenskap av central tillsynsmyndighet på yrkestafikområdet bör VV, liksom länsstyrelserna som regionala tillsynsmyndigheter, i enlighet med vad nu har sagts, åläggas att verka för en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Vi förordar i avsnitt 6 att detta kommer till uttryck i yrkestrafiklagstiftningen på så sätt att tillsynsbestämmelsen i nya YTL får omfatta även ansvaret för konkurrensfrågorna.

*Vilken länsstyrelse skall utöva tillsyn?*

Enligt nu gällande regler prövas en ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. En ansökan om tillstånd till linjetrafik som berör flera län prövas dock av VV (4 § YTL). En ansökan om förarlegitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd (14 a § YTL). Frågor om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas enligt en särskild bestämmelse i 18 § YTL av den myndighet som har meddelat tillståndet, medan det i 14 a § andra stycket YTL föreskrivs att frågor om återkallelse av en legitimation prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen.

I avsnitt 4 föreslår vi att samtliga frågor som rör tillstånd till yrkesmässig trafik, dvs. såväl ansökan som tillsynsfrågor samt frågor om återkallelse och varning, skall prövas om sökanden är en *fysisk person* av länsstyrelsen i det län där han är folkbokförd och om sökanden är en *juridisk person* av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Korresponderande bestämmelser för biluthyrning föreslås i avsnitt 11. I fråga om taxiförarlegitimationen föreslår vi en motsvarande anpassning, så att behörig myndighet vid ansökan, tillsyn, återkallelse eller varning blir länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd. Genom förslaget skapas överensstämmelse mellan bestämmelserna för körkort, förarlegitimation, trafiktillstånd resp. tillstånd till biluthyrning.

Vid införandet av bestämmelserna om den särskilda förarlegitimationen för taxi uppmärksammade länsstyrelserna ett problem i de fall återkallelse av körkort resp. legitimation sker i olika län och att därför en underrättelseskyldighet mellan länsstyrelserna vid återkallelsebeslut borde införas. I prop. 1993/94:168 föreslogs en ömsesidig underrättelseskyldighet för de berörda länsstyrelserna, dvs. dels den

länsstyrelse som återkallat en förarlegitimationen, dels den länsstyrelse som återkallat ett körkort med behörigheten TAXI (s. 37 och 38). En sådan skyldighet föreskrivs nu i 82 a § KKF genom att den länsstyrelse som återkallar ett körkort med taxibehörighet skall sända en underrättelse om återkallelsen till den länsstyrelse som har beslutat om förarlegitimation för taxitrafik enligt YTL. Någon motsvarande bestämmelse i YTF har dock inte införts. I avsnitt 8.7 ovan föreslår vi en samordning av körkortsbehörigheten taxi och taxiförarlegitimationen. Bestämmelsen i 82 a § KKF kan med hänsyn härtill och till nyss berörda samordning av forumreglerna för tillsyn och ingripanden mot innehavare av körkort resp. legitimation utgå.

## 13.3 Samverkan mellan myndigheter

Samverkan mellan myndigheter kan ske på olika sätt. Den hittillsvarande utvecklingen har skett efter tre huvudlinjer, nämligen samverkansgrupper med företrädare från olika berörda myndigheter, sambearbetning av olika myndigheters register och automatiska underrättelser mellan myndigheter under vissa givna förutsättningar.

I departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) behandlades frågan om samordning mellan myndigheter (s. 18). Det föreslogs där att regeringen skulle ge länsstyrelserna i uppdrag att, efter det behov som kan föreligga i resp. län, ta erforderliga initiativ till samverkan på ledningsnivå mellan berörda regionala myndigheter. I första hand borde samverkan ske med skattemyndighet, kronofogdemyndighet, polis och — vad avser åkerier — Tullverket. Samverkan borde gälla alla typer av missförhållanden. I det dagliga arbetet borde dessutom samrådsgrupper bildas för att i mån av behov samverka i löpande frågor mellan de regionala myndigheterna. Ett liknande ansvar borde också åvila länsstyrelserna när det gäller erfarenhetsutbytet med de regionala organisationerna på yrkestrafikområdet.

VV har i sin rapport till regeringen Tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken i Sverige (Publ. 1995:44) föreslagit att länsstyrelserna skall ges i uppdrag att initiera samverkansgrupper i varje län (s. 43).

I prop. 1994/95:126 anförde regeringen (s. 25) att tillsynen av den yrkesmässiga trafiken inte är motiverad enbart av trafiksäkerhetsskäl utan även är nödvändig för att främja en sund konkurrens inom transportsektorn. Regeringen menade att tillsynen kan effektiviseras genom ett ökat samarbete mellan länsstyrelser, skattemyndigheter, polisen och VV, vilket tidigare framförts i Ds 1994:100, och att länsstyrelserna borde ta erforderliga initiativ för att åstadkomma denna samverkan.

Sambearbetningen mellan yrkestrafikregistret och utsökningsregistret (se nedan) nämndes som exempel på sådan samverkan, liksom ett uppdrag till RPS och VV att utarbeta ett handlingsprogram för övervakningen av den yrkesmässiga trafiken.

Åtgärder har därefter vidtagits för att förverkliga bl.a. nu nämnda idéer. I förordningen (1995:736) om regional myndighetssamverkan för bekämpning av ekonomisk brottslighet föreskrivs att det i varje län skall finnas ett regionalt samverkansorgan mot ekonomisk brottslighet. Organet skall ledas av landshövdingen och vara knutet till länsstyrelsen. Organets uppgift är att verka för en effektivisering av kampen mot den ekonomiska brottsligheten genom informationsutbyte, överläggning och samordning beträffande verksamhetsplanering för statliga myndigheter inom länet. I samverkansorganet ingår, förutom landshövdingen, chefen för regionåklagarmyndigheten, chefen för den lokala åklagarmyndigheten, den regionala polischefen, chefen för skattemyndigheten och chefen för kronofogdemyndigheten samt i förekommande fall en företrädare för Tullverket.

I vissa län har därutöver på regionala initiativ skapats sådana samverkansgrupper som nämnts ovan.

*Vissa sekretessbestämmelser*

Samverkan mellan olika myndigheter resp. mellan domstolar och myndigheter kan komma i konflikt med bestämmelserna om sekretess. Enligt 14 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100) hindrar sekretess inte att uppgift lämnas till regeringen eller riksdagen och inte heller att uppgift lämnas till annan myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning. I 14 kap. 2 § sägs att sekretess inte hindrar att uppgift i annat fall än som avses i 1 § lämnas till myndighet i vissa uppräknade fall. I samma kapitels 3 § finns den s.k. generalklausulen, som föreskriver att, utöver vad som följer av 1 och 2 §§, sekretessbelagd uppgift får lämnas till myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas skall ges företräde framför det intresse som sekretessen skall skydda.

Från länsstyrelsehåll har framhållits att främst sekretessreglerna förhindrar ett fördjupat samarbete mellan olika myndigheter och att ett klarläggande i fråga om sekretessreglernas innebörd och tillämpning därför efterlyses. Detta gäller inte minst tillämpningen av generalklausulen och frågan om den kan tillämpas i tillsynsarbetet.

Vi förordar att sekretessreglernas innebörd och tillämpning på yrkestrafikområdet kartläggs under medverkan av expertis såväl från

de tillämpande myndigheterna som från sekretesslagstiftningens område. Enligt uppgift avser VV att se närmare på detta.

## 13.4 Sambearbetning av registrerade uppgifter

### 13.4.1 Allmänt

Myndigheternas tillsyn av den yrkesmässiga trafiken kan ses som en uppföljning av att de förutsättningar som en gång konstaterats föreligga när tillstånd till viss trafik beviljades alltjämt föreligger. I tillsynssituationer ställs olika intressen mot varandra; skyddet för den personliga integriteten ställs mot samhällets intresse av att lagar och förordningar följs.

Sverige ligger långt framme beträffande databaserade register och möjligheten till sambearbetning av uppgifter. Inom hela samhällsområdet registreras uppgifter om den som utövar näringsverksamhet. Av den ovan lämnade framställningen framgår att en sambearbetning av dessa registrerade uppgifter efterfrågas från många håll. Från vissa myndigheters sida pekas också på att en sambearbetning av registeruppgifter är ett kostnadseffektivt sätt att få veta hur näringsidkaren sköter sina åligganden, främst gentemot samhället. När man genom lagstiftning utökar länsstyrelsernas tillsynsverksamhet på yrkestrafikområdet kan det finnas skäl att av effektivitetshänsyn hålla kostnaderna inom givna ramar genom att underlätta olika former av sambearbetning av myndigheternas register.

### 13.4.2 Yrkestrafikregistret

Förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister gäller registrering av tillståndsinnehav enligt yrkestrafikförfattningarna — trafiktillstånd, tillstånd till biluthyrning resp. till transportförmedling — i ett för landet gemensamt register (yrkestrafikregistret). Registret förs av VV, som är central registreringsmyndighet, genom automatisk databehandling. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter.

I registret förs in uppgifter om tillståndshavaren, den myndighet som har meddelat tillståndet, slag av tillstånd samt i förekommande fall uppgift om den eller dem som har ansvaret för trafikutövningen eller uthyrningsverksamheten, de övriga personer som prövats enligt 6 § andra stycket YTL eller 2 kap. 2 § andra stycket BUL, villkor och

begränsningar i tillståndet, varning, återkallelse eller annat upphörande av tillståndet.

Den länsstyrelse som är tillståndsmyndighet svarar för att det i yrkestrafikregistret förs in uppgifter, medan VV svarar för att åtgärder som har vidtagits av verket förs in i registret.

Enligt 8 § förordningen om yrkestrafikregister skall registrerade uppgifter om tillstånd gallras ut sedan tre år har förflutit från det att ett tillstånd har upphört att gälla.

*Överväganden och förslag*

Enligt 11 a § YTF skall vid återkallelse av trafiktillstånd en spärrtid på lägst tre år och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik. Bestämmelsen tillkom i samband med EES-avtalet och hänger samman med innehållet i EG-direktiven 74/561/EEG om rätt att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella godstransporter på väg resp. 74/562/EEG för persontransporter, ändrade genom direktivet 89/438/EEG. Redan tidigare gällde enligt fast praxis att en tillståndshavares förhållanden beaktades mellan tre och fem år tillbaka i tiden. Vi förordar ovan att spärrtidsbestämmelsen upphävs men att nämnda praxis alltjämt skall äga tillämpning. Bestämmelsen i 8 § förordningen om yrkestrafikregister bör anpassas härtill, så att gallring av uppgifter inte sker inom den angivna femårsperioden.

### 13.4.3 Utsökningsregistret

I utsökningsregisterlagen (1986:617) finns bestämmelser om ett för hela landet gemensamt utsökningsregister, det s.k. REX-registret, som i första hand skall användas inom exekutionsväsendet. Efter förslag i prop. 1993/94:168 har beslutats att registret får användas även av myndigheter utanför exekutionsväsendet, bl.a. för tillsyn över innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt YTL (1 § tredje stycket 4).

I 2 c § utsökningsregisterförordningen (1986:678) regleras nu nämnda möjlighet närmare. Där sägs att för ändamål, som avses i 1 § tredje stycket 4 utsökningsregisterlagen, får uppgifter som avses i 4 § och 6 § 4., 8. och 9. nämnda lag samt uppgifter om skuldens storlek avseende fordringar som drivs in i allmänt mål lämnas ut till tillståndsmyndighet enligt 4 § YTL. Uppgifterna får sambearbetas med uppgifter om innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga i VV:s

centrala yrkestrafikregister (SFS 1994:591). Uppgifterna lämnas däremot inte ut på medium för automatisk databehandling till länsstyrelserna, vilket indirekt framgår av 9 § utsökningsregisterlagen. I stället samkörs utsökningsregistret och yrkestrafikregistret tre gånger per år (januari/maj/september). VV sammanställer därefter uppgifterna för information till länsstyrelserna. Dessa hålls därigenom kontinuerligt underrättade om tillståndshavare och trafikansvariga som restförts för skatter och avgifter.

VV och RPS har i sitt handlingsprogram för övervakningen av yrkestrafiken (POB-337-1740-94), liksom VV i sin rapport till regeringen Tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken i Sverige (Publ. 1995:44) föreslagit att länsstyrelserna och VV skall få direktåtkomst (eller enligt tidigare terminologi terminalåtkomst) till utsökningsregistret beträffande de personer som förekommer i yrkestrafikregistret. Enligt VV och RPS bör detta ske genom en utvidgning av 8 § utsökningsregisterlagen. Även några länsstyrelser har fört fram sådana önskemål.

I nyss nämnda bestämmelse (8 §) föreskrivs i dag att Generaltullstyrelsen, GTS och skattemyndigheterna får ha terminalåtkomst till det centrala utsökningsregistret och såvitt gäller uppgifter som avses i 6 a § första stycket i regionala utsökningsregister. Terminalåtkomsten får avse endast uppgifter om person som förekommer i ärende hos myndigheten (SFS 1995:441).

I yrkestrafikregistret förs som nämnts in uppgifter om tillståndshavaren, om den eller dem som har ansvaret för trafikutövningen eller uthyrningsverksamheten samt om de övriga personer som prövats enligt 6 § andra stycket YTL resp. 2 kap. 2 § andra stycket BUL, dvs. beträffande s.k. övriga prövade personer. Endast uppgifter om tillståndshavare och trafikansvariga sambearbetas dock med uppgifter i REX-registret (1 § tredje stycket 4. utsökningsregisterlagen).

Efter sambearbetning mellan registren får länsstyrelserna viss information om gäldenärens status. Uppgift lämnas i förekommande fall om ställd säkerhet, uppskov, avbetalningsplan, likvidation, konkurs, ackord, näringsförbud samt förordnande av god man.

### *Överväganden och förslag*

Av erhållen information om hur reglerna för sambearbetningen mellan utsöknings- och yrkestrafikregistren tillämpas har vi fått uppfattningen att systemet i stort sett fungerar tillfredsställande. Den tillsyn som baseras på sambearbetat material kan initieras genom att tillsynsmyndigheterna aviseras om gjorda samkörningar. De åtgärder som

tillsynsmydigheten vidtar efter en sådan avisering förenas med andra tillsyns- och kontrollmoment. För att fullgöra dessa krävs det enligt vår mening inte att länsstyrelserna ges direktåtkomst (terminalåtkomst) till utsökningsregistret. Av de nuvarande rutinerna drar vi snarare slutsatsen att en ordning med sambearbetning och påföljande avisering till myndigheten innebär ett mera effektivt sätt än direktåtkomst att handlägga ansökningar resp. ärenden om tillsyn, eftersom åtgärder krävs endast beträffande aviserade personer.

Däremot bör en utvidgning ske såtillvida att bestämmelsen i 1 § tredje stycket 4. utsökningsregisterlagen, som anger personkretsen för sambearbetningen, får omfatta även s.k. övriga prövade personer enligt nuvarande 6 § andra stycket YTL. En sådan utvidgning skulle enligt vår bedömning tillgodose önskemål från VV och länsstyrelserna om uppgifter beträffande samtliga de personer som förekommer i yrkestrafikregistret. Såväl utsökningsregisterlagen som förordningen bör vidare ta sikte också på uppgifter som behövs för tillsyn enligt BUL.

Samkörning mellan yrkestrafik- och utsökningsregistren syftar till att få uppgifter om sådana innehavare m.fl. av trafiktillstånd och biluthyrningstillstånd som missköter trafikrörelsens ekonomi. Ekonomiska förhållanden har inte samma avgörande betydelse för en innehavare av taxiförarlegitimation. Enligt vår mening krävs det därför inte någon utvidgning av bestämmelserna om sambearbetning i detta avseende.

### 13.4.4 Polisregister

Statskontoret efterlyste i sin rapport 1993:15 klarare regler för polisens information till tillsynsmyndigheterna om misstänkt brottslighet, strafföreläggande, domar m.m. Vidare framhöll Statskontoret att en systematisk kontroll av laglydnaden för vandelsprövning borde underlättas genom sambearbetning mellan yrkestrafikregistret och polisregistren. Detta skulle ske genom att en sådan sambearbetning ansluts till befintliga veckovisa bearbetningar mellan polis- och körkortsregistrens belastningsdel.

I prop. 1993/94:168 behandlades registerfrågorna. Härefter föreskrivs i 16 a § polisregisterkungörelsen (1969:38) att en länsstyrelse får ha terminalåtkomst till polisregister för upplysning i ärende om körkortstillstånd, trafiktillstånd enligt YTL och tillstånd enligt BUL. Åtkomsten begränsas till att avse uppgift huruvida den som *ansöker* om körkortstillstånd, trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse *förekommer i registret eller inte*.

Från länsstyrelsernas sida har framhållits vikten av att åtkomsten utökas till att gälla även *det löpande tillsynsarbetet*. Vidare har länsstyrelserna fört fram önskemål om att få uppgifter inte bara om den person som ansöker om tillstånd utan även beträffande trafikansvarig och de övriga personer som skall prövas enligt YTL. Motsvarande förslag har lagts fram i VV:s årliga rapport till regeringen (1995:44).

Som jämförelse kan nämnas att det i annan lagstiftning nyligen har införts en rätt till sambearbetning av registeruppgifter. Sålunda skall alkoholinspektionen föra ett register med hjälp av automatisk databehandling, se 12 kap. 1 § alkohollagen (1994:1738). Registret får innehålla uppgifter om den som har tillstånd, den som har haft tillstånd, den vars ansökan om tillstånd är föremål för prövning och den som tidigare har ansökt om tillstånd men vars ansökan har avslagits, avvisats eller avskrivits. Uppgift i RPS polisregister får enligt 16 b § polisregisterkungörelsen sambearbetas med uppgift om namn och personnummer för sådan tillståndshavare som avses i 12 kap. 3 § första stycket 1. alkohollagen eller sådan företrädare för en verksamhet med tillstånd enligt alkohollagen som avses i 6 § alkoholförordningen (1994:2046).

*Överväganden och förslag*

Den terminalåtkomst som har införts på yrkestrafikområdet fyller enligt vår uppfattning i och för sig sitt syfte. Däremot kan åtkomsten behöva utvidgas något. Bestämmelsen i 16 a § polisregisterkungörelsen bör, förutom ärenden vid ansökan, omfatta även tillsyn av tillståndshavare. Registersökningen bör vidare få omfatta, utöver tillståndshavare och trafikansvarig, den vidare personkrets som skall lämplighetsprövas enligt nuvarande 6 § andra stycket YTL, dvs. övriga prövade personer.

I bestämmelsen bör också åtkomst för upplysning i ärende om taxiförarlegitimation införas. Länsstyrelsernas möjlighet till registerkontroll bör få omfatta ärende som rör såväl ansökan som tillsyn beträffande taxiförarlegitimation.

VV är tillståndsmyndighet enligt YTL i vissa fall. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall nämligen prövas av VV (4 §). VV bör därför få samma åtkomst till polisregister som länsstyrelserna får.

### 13.4.5 Bolagsregistren

Patent- och registreringsverket (PRV) är registreringsmyndighet för aktiebolag, se 18 kap. 1 § aktiebolagslagen (1975:1385), ABL. I 38 § och följande paragrafer i aktiebolagsförordningen (1975:1387) finns bestämmelser om *aktiebolagsregistret*. I detta skall föras in väsentliga uppgifter om aktiebolag, såsom uppgift om styrelseledamot, styrelsesuppleant, verkställande direktör eller firmatecknare. I handelsregisterlagen (1974:157) finns motsvarande bestämmelser om det *handelsregister* som också förs hos PRV. I registret förs in väsentliga uppgifter om enskild näringsidkare, handelsbolag och ideell förening som utövar näringsverksamhet samt om bolagsmän i enkla bolag, om näringsverksamhet utövas i bolaget. Kompletterande bestämmelser finns i handelsregisterförordningen (1974:188).

Statskontoret pekade i sin rapport 1993:15 på att personkretsförändringar i bolag som bedriver yrkesmässig trafik borde komma till tillsynsmyndighetens kännedom på annat sätt än genom anmälan. Statskontoret menade att den skyldighet som åläggs tillståndshavaren i 8 § nuvarande YTF att till tillståndsmyndigheten anmäla om utbyte sker av den som är trafikansvarig eller av någon annan som lämplighetsprövningen skall avse ofta inte följs. VV borde därför utreda om tillsynsmyndigheten kan aviseras om ändringar i aktiebolagsregistret och i handels- och föreningsregistren.

I prop. 1993/94:168 anslöt sig regeringen till Statskontorets uppfattning att anmälningsplikten är viktig för länsstyrelsernas möjlighet att utöva en effektiv tillsyn av trafikföretagen och förhindra att olämpliga personer tar sig in i företagen och därmed får ett avgörande inflytande på verksamheten. Regeringen konstaterade vidare att länsstyrelserna genom upplysningar från PRV har möjlighet att följa de personkretsförändringar som anmäls till PRV och att länsstyrelserna numera har möjlighet att till en låg kostnad genom dataöverföring få upplysningar från PRV om sådana personkretsförändringar som anmäls till myndigheten (s. 36).

Från länsstyrelsernas sida har det därefter uttryckts önskemål om automatiska underrättelser från PRV om registerändringar. Man menar att själva samkörningsmomentet och den automatiska aviseringen skulle utgöra den grundläggande förbättringen av de nuvarande rutinerna. En förutsättning härför är då att PRV får uppgift från yrkestrafikregistret om befintliga trafiktillstånd. En samkörning borde alltså ske för att ''få träff'' på innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik och de övriga personer som prövas i samband med en ansökan eller vid tillsynen.

Nyligen har förts in bestämmelser om sambearbetning av registeruppgifter mellan yrkestrafik- resp. utsökningsregistren, se ovan. Samkörningen sker för närvarande tre gånger per år. För att skapa rutiner för sambearbetning uppkommer initialt en viss kostnad, men sedan denna rutin väl tagits fram är, enligt uppgifter från VV, kostnaden för den återkommande sambearbetningen endast marginell.

Det kan i annan lagstiftning finnas regler som måste beaktas om uppgifterna i yrkestrafikregistret skall sambearbetas med PRV:s aktiebolags- resp. handelsregister. Detta gäller främst datalagen. Frågor om tillstånd för samkörning prövas av Datainspektionen.

*Överväganden och förslag*

Vi förordar för vår del att PRV:s aktiebolags- resp. handelsregister med vissa intervaller samkörs enligt samma rutiner som införts för samkörning mellan yrkestrafik- och utsökningsregistren. Avisering till länsstyrelserna kan därefter ske på motsvarande sätt. Därigenom skulle länsstyrelserna kunna följa upp de tillståndshavare beträffande vilka ändringar har skett men tillståndshavarens anmälningsskyldighet enligt 8 § nuvarande YTF inte har fullgjorts.

Såsom framgår av avsnitt 13.5 nedan pågår arbete hos VV och länsstyrelserna med att utveckla rutiner för underrättelseskyldighet mellan domstolar och myndigheter m.m. där även ett s.k. registerblad för yrkestrafikärenden har kommit att diskuteras. En utvidgad användning av yrkestrafikregistret kan, såvitt vi har kunnat förstå, därvid komma att bli aktuell. Dess funktion skulle därmed bli mera bred och aktiv än i dag.

För att möjliggöra sambearbetning av uppgifter i bolagsregistren med yrkestrafikregistrets uppgifter krävs vissa författningsändringar som bl.a. anger ändamålet med sambearbetningen och vilka uppgifter som avses. Författningsreglering medför att tillstånd från Datainspektionen inte krävs.

Mot bakgrund av det pågående arbetet med yrkestrafikregistret är vi dock inte beredda att lämna några konkreta förslag till nödvändig författningsreglering i förordningen om yrkestrafikregister eller i ABL, handelsregisterlagen resp. förordningarna om aktiebolags- och handelsregister. Sådana ändringar bör enligt vår mening utarbetas inom ramen för andra ändringar på registernivå.

Det skall tilläggas att vissa länsstyrelser via Infotorg köper erforderliga uppgifter från bolags- och handelsregistren. Dessa uppgifter är inte sekretessbelagda.

## 13.5 Underrättelseskyldighet för domstolar och myndigheter

### 13.5.1 De allmänna domstolarnas underrättelseskyldighet enligt yrkestrafiklagstiftningen

De allmänna domstolarna åläggs enligt 15 § YTF en skyldighet att underrätta tillståndsmyndigheten i vissa fall. När en domstol har dömt *någon som har tillstånd till yrkesmässig trafik* för brott mot YTL eller YTF eller när en högre rätt har avgjort ett mål, i vilket en sådan fråga har prövats, skall en kopia av domen eller beslutet genast sändas till den myndighet som har gett tillståndet. I fråga om trafik som avses i 2 § andra stycket, dvs. cabotagetrafik i Sverige enligt överenskommelse med annan stat, skall en kopia skickas till GTS. (Beträffande begreppet cabotage, se avsnitt 10.)

I 11 a § YTF anges under vilka förutsättningar ett tillstånd till yrkesmässig trafik alltid skall återkallas. Det skall ske om en tillståndshavare, trafikansvarig eller någon annan person som prövats enligt 6 § andra stycket YTL

1. har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av YTL, YTF, KIV eller föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa författningar, författningar eller föreskrifter om vägtransporter, särskilt bestämmelser om förares kör- och vilotider, fordons vikt och mått, trafiksäkerhet eller fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser i författningar om löne- och anställningsförhållanden i branschen,
3. på väsentligt sätt underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller
4. på grund av andra omständigheter av betydelse inte längre bedöms lämplig att driva yrkesmässig trafik.

Underrättelseskyldigheten enligt 15 § YTF omfattar således endast brott mot yrkestrafikförfattningarna begångna av innehavare av trafiktillstånd, medan bestämmelsen i 11 a § samma förordning anger förutsättningarna för återkallelse av ett tillstånd vid olika slag av brott, begångna av såväl tillståndshavare som trafikansvariga och s.k. övriga prövade personer enligt 6 § YTL.

Från olika håll har framhållits att underrättelseskyldigheten gentemot länsstyrelserna vid olika typer av brottslighet bör utökas. VV och RPS har i sitt ovan nämnda handlingsprogram (POB-337-1740-94) pekat på att underrättelse för närvarande inte sker beträffande främst olika typer av ekonomiska brott, såsom bedrägeribrott enligt 9 kap.,

förskingringsbrott enligt 10 kap. och brott mot borgenärer enligt 11 kap. brottsbalken, BrB, samt inte heller beträffande skattebrott enligt skattebrottslagen (1971:69). — VV framhåller i Yrkestrafikrapporten till regeringen 1995 att domstolarnas underrättelseskyldighet enligt 15 § YTF bör utökas till att omfatta all den brottslighet som anges i 11 a § första stycket YTF och som utgör grund för återkallelse av ett trafiktillstånd.

*Överväganden och förslag*

Brottslighet av ovan nämnt slag beaktas givetvis vid tillsynen av en innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik och utgör normalt grund för återkallelse av tillståndet; jämför lydelsen av 11 a § YTF ovan. Tillsynsmyndigheten bör därför underrättas om sådan brottslighet.

Allmän domstol bör i enlighet med vad nu har sagts åläggas en skyldighet att till den länsstyrelse som utövar tillsynen över yrkestrafiken genast sända en kopia av avgörande (dom eller beslut), genom vilket domstolen har dömt den som har tillstånd till yrkesmässig trafik, eller om tillståndshavaren är en juridisk person, den som är trafikansvarig eller annars har prövats enligt YTL för vissa brott. Förutom brott mot YTL och YTF bör i bestämmelsen uttryckligen anges ekonomiska brott, dvs. brott enligt 9—11 kap. BrB samt brott enligt skattebrottslagen. Skälet härtill är givetvis att dessa typer av brott hänger intimt samman med näringsverksamheten och att en sådan utvidgning ligger helt i linje med samhällets strävanden i övrigt att motverka särskilt här avsedd brottslighet.

För att rent praktiskt göra det möjligt för domstolarna att få uppgift om anknytning till en trafikrörelse bör polisen redan under förundersökningen utröna om den misstänkte har trafiktillstånd eller om vederbörande har någon annan befattning med en rörelse som driver yrkesmässig trafik. Uppgiften bör antecknas i protokollet, exempelvis genom en enkel kryssmarkering. Denna upplysning går sedan vidare till domstolen och kan utgöra grund för dennas skyldighet att underrätta tillsynsmyndigheten om ett senare avgörande. Vid brott som är kopplade till trafikverksamheten framgår innehavet av trafiktillstånd resp. bristande innehav i allmänhet redan genom föreliggande omständigheter. Rutinen att i förundersökningsprotokollet lämna uppifter om innehav av trafiktillstånd resp. förarlegitimation kan införas genom föreskrifter av RPS.

Något behov av en motsvarande underrättelseskyldighet för innehavare av taxiförarlegitimation finns inte. Anledningen härtill är dels att bestämmelserna om sådan legitimation främst tjänar syftet av

att vara ett skydd mot tredje man, dels att innehavaren av taxiförarlegitimation samtidigt är körkortshavare och därmed träffas av reglerna om domstols och RPS underrättelseskyldighet beträffande dessa enligt KKF.

Däremot bör underrättelseskyldighet motsvarande den som avser trafiktillstånd införas även beträffande biluthyrningstillstånd.

Se 8 kap. 4 § författningsförslaget till ny YTF och 11 § förslaget till ny BUF.

### 13.5.2 Reglerna i körkortsförordningen — registerblad, m.m.

Enligt 83 § KKF skall RPS underrätta VV om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot varigenom körkortshavare, innehavare av traktorkort, innehavare av utländskt körkort eller någon för vilken spärrtid beslutats men ännu inte löpt ut har funnits skyldig till vissa brott.

I 84 § samma förordning begränsas den nämnda underrättelseskyldigheten såtillvida att underrättelse enligt 83 § inte skall lämnas beträffande brott som har föranlett penningböter om sammanlagt högst 600 kronor, om den dömde eller bötfällde under de senaste fem åren inte har funnits skyldig till något annat brott som skall rapporteras enligt 83 §.

Allmän domstol skall enligt 85 § KKF, med de begränsningar som följer av 83 § andra och femte styckena, omedelbart sända en kopia av domen eller beslutet till länsstyrelsen i fall som avses i 83 § första stycket 1 och 3—10.

Kopior och underrättelser skall sändas till den länsstyrelse som avses i 86 § KKF. Enligt denna bestämmelse skall VV, när verket får en underrättelse från RPS enligt 83 eller 84 § eller besked enligt 84 § tredje stycket, framställa ett *registerblad*. På detta skall anges de i underrättelsen och i körkortsregistret upptagna registeruppgifterna. Registerbladet skall sändas till

1. den länsstyrelse som har meddelat körkortstillstånd eller utfärdat traktorkort,
2. länsstyrelsen i det län där innehavare av utländskt körkort är folkbokförd när den första uppgiften om körkortsinnehavet förs in i registret, om underrättelsen avser innehavare av ett utländskt körkort,
3. den länsstyrelse som meddelat beslut om spärrtid om underrättelsen avser någon för vilken spärrtid löper, eller, den länsstyrelse vars beslut har överklagats, om beslutet har meddelats av domstol,

4. den länsstyrelse som meddelat tillstånd att driva yrkesmässig trafik enligt YTL, om underrättelsen avser någon som har sådant tillstånd eller är trafikansvarig hos juridisk person som har sådant tillstånd,
5. den länsstyrelse som beslutat om förarlegitimation för taxitrafik enligt YTL, om underrättelsen avser innehavare av en sådan legitimation,
6. den länsstyrelse som beställt registerblad enligt 84 § tredje stycket.

Det har från bl.a. länsstyrelsernas sida förts fram ett förslag om att ett motsvarande system med registerblad, baserat bl.a. på uppgifter i *yrkestrafikregistret*, bör komma till användning. Regeringen har den 21 december 1995 gett VV i uppdrag att i samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och Länsstyrelsen i Örebro län utreda handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden och att föreslå de tekniska och administrativa förändringar som behövs för att effektivisera den (ärende K 951 4424/4). Utredningen skall ske med utgångspunkt i gällande fördelning mellan VV och länsstyrelserna av ansvar och uppgifter. Inom ramen för detta uppdrag har länsstyrelseförslaget om ett ''yrkestrafik-registerblad'' kommit att diskuteras. Vi har under hand fått veta att VV kommer att lämna förslag i detta hänseende och därvid föreslå bl.a. att ekonomiska brott förs in i ett sådant registerblad.

*Överväganden och förslag*

Vår avsikt under utredningsarbetet har varit att föreslå en ytterligare vidgad underrättelseskyldighet utöver den utvidgning som har föreslagits ovan och att underrättelse skulle lämnas antingen direkt från domstol till den berörda prövningsmyndigheten och/eller via RPS för sambearbetning mellan yrkestrafikregistret och RPS registeruppgifter. Mot bakgrund av det arbete som pågår hos VV i denna fråga finner vi dock lämpligast att verkets förslag och dess vidare behandling avvaktas i syfte att göra en samordnad bedömning av frågorna om underrättelser.

Inom EU finns bestämmelser om arbetstider m.m. för yrkesförare i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. Jämför den svenska förordningen 1995:521 i anslutning härtill. Förordningen omfattar dock inte taxitrafik. För taxitransporter gäller i stället förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. Den förordningen innehåller även straffbestämmelser för såväl förare som arbetsgivare som bryter mot förordningen eller mot föreskrifter som VV har meddelat. Kopia av domar eller slutliga

beslut i mål om ansvar enligt förordningen skall sändas till VV och i förekommande fall till den länsstyrelse som enligt YTL har gett trafiktillstånd till den yrkesmässiga trafiken, se 12 § tredje stycket (ändring genom SFS 1995:1102).

Bestämmelsen i vilotidsförordningen bör anpassas till de ändringar som vi föreslår dels beträffande vilken länsstyrelse som skall utöva tillsyn, dels beträffande personkretsen, dvs. innehavare av trafiktillstånd, trafikansvariga och övriga prövade personer. Eftersom förordningen lägger ett ansvar även på föraren bör en underrättelseskyldighet föreligga även beträffande innehavare av taxiförarlegitimationen. I linje med vad vi har sagt ovan och VV:s arbete lämnar vi inte heller i denna del något författningsförslag.

I sammanhanget kan slutligen noteras allmän domstols underrättelseskyldighet enligt konkursförordningen (1987:916). I 12 § 5. nämnda förordning föreskrivs att rätten genast skall skicka en kopia av kungörelsen om konkursbeslutet till tillsynsmyndigheten, om det är upplyst att gäldenären har tillstånd att utöva eller förestå en viss näringsverksamhet och tillståndet enligt lag eller annan författning kan komma att upphöra på grund av konkursen.

### 13.5.3 Ytterligare om underrättelseskyldigheten

Enligt de ovan nämnda bestämmelserna i KKF har RPS en vittgående skyldighet att underrätta VV och länsstyrelserna om brott som en *körkortshavare* har gjort sig skyldig till.

Registerblad avseende underrättelser från RPS enligt 83 § KKF skall också, såsom framgått, av VV sändas till bl.a. den länsstyrelse som meddelat tillstånd att driva yrkesmässig trafik enligt YTL. Dessa rutiner har inneburit att underlaget för länsstyrelsernas tillsyn av tillståndshavare i yrkesmässig trafik och innehavare av taxiförarlegitimation väsentligt har förbättrats. Det nuvarande förfarandet innebär dock att länsstyrelsen uppmärksammas på behovet av vandelsgranskning endast i de fall tillståndshavaren själv eller en trafikansvarig gör sig skyldig till brott.

Några länsstyrelser har framhållit behovet av underrättelser enligt KKF:s bestämmelser beträffande körkortshavare i de fall brott begås av s.k. *övriga prövade personer* enligt nuvarande 6 § YTL samt även då en *anställd förare* gör sig skyldig till överträdelser i den yrkesmässiga trafiken, exempelvis brott mot arbetstidsregler. Från någon tillsynsmyndighet har förts fram önskemål om underrättelser redan på förundersökningsstadiet om misstänkta överträdelser, t.ex. om att en förare kört taxi utan att inneha förarlegitimation. Behov av under-

rättelse har påtalats också när ett yrkestrafikanmält fordon har använts vid brott och brottet har begåtts av innehavaren av ett trafiktillstånd, en trafikansvarig, en s.k. övrig prövad person, en anställd förare eller av en innehavare av taxiförarlegitimation.

*Överväganden och förslag*

I fråga om de personer som är knutna till en juridisk person och beträffande vilka det genomförs en lämplighetsprövning enligt 6 § YTL menar vi att det finns fog för att sträcka ut underrättelseskyldigheten genom registerblad. Frågor härom bör behandlas i anslutning till det tidigare nämnda arbete beträffande underrättelser som pågår inom VV.

Vad beträffar anställd förare kan anmärkas att de brott som en sådan gör sig skyldig till faller under den allmänna underrättelseskyldigheten till länsstyrelserna beträffande körkortshavare, varför behov av en särskild bestämmelse inte finns i detta avseende.

Främst av rättssäkerhetsskäl är vi inte beredda att för närvarande lämna förslag till en underrättelseskyldighet för polisen på förundersökningsstadiet. Den frågan kan behöva ses över i samband med ett förslag från Registerutredningen (Ju 1995:01, dir. 1995:38) om en rättslig reglering av belastningsregistret och ett misstankeregister samt eventuella ändringar i lagen (1965:94) om polisregister, se delbetänkandet Kriminalunderrättelser DNA-register (SOU 1996:35).

Vad beträffar underrättelseskyldighet när ett yrkestrafikanmält fordon använts vid brott menar vi att tillsynsmyndigheterna får kännedom härom genom den underrättelseskyldighet som är knuten till innehavaren av trafiktillstånd, trafikansvarig m.fl. personer. Det får nämligen förutsättas att yrkestrafikanmälda fordon som används vid brott brukas för detta ändamål främst av nu nämnda personkategori.

Vårt förslag innebär att tillsynen skall utövas, om sökanden är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där han är folkbokförd och, om sökanden är en juridisk person, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Även författningsbestämmelserna om underrättelseskyldighet får anpassas härtill.

### 13.5.4 Underrättelseskyldighet för skattemyndigheter m.fl.

För att öka skattemyndigheternas kontroll av att registrering för moms och arbetsgivaravgift har fullgjorts, att inbetalningar har skett och att tillståndshavaren därmed uppfyller kraven på ekonomisk lämplighet,

borde enligt Statskontoret (1993:15, s. 7 och 8) kontrolluppgifter med angivande av antal registrerade fordon tas fram för enskilda skattemyndigheters riktade kontroller.

I prop. 1993/94:168 hänvisade regeringen till att Riksskatteverket, RSV, bestämt avvisat Statskontorets förslag. Regeringen gjorde samma bedömning men pekade samtidigt på de s.k. branschkartläggningar som RSV fortlöpande genomför i syfte att ge granskare och revisorer ökade kunskaper så att de är förtrogna med förhållandena inom resp. bransch. Kartläggningarna standardiserar räkenskapsscheman och deklarationsuppgifter så att värdet av olika nyckeltal för branschen kan bedömas på ett nyanserat sätt (s. 37). Sådana kartläggningar har under år 1995 gjorts beträffande åkerinäringen resp. taxinäringen.

I den kartläggningspromemoria över taxinäringen, som utarbetades inom RSV i november 1995, pekas på att det i dag saknas lagligt stöd för att meddela tillsynsmyndigheten de allvarligare oegentligheter som skattemyndigheterna upptäcker i samband med revisioner i taxirörelser. De möjligheter som står till buds är att länsstyrelsen får tillgång till beslut som har fattats i skattenämnderna avseende mervärdesskatt, arbetsgivaravgifter och källskatter eller eventuella stämningsansökningar till följd av utförda taxirevisioner. I promemorian föreslås att länsstyrelsen i stället för de nämnda indirekta och långsamma informationssätten rutinmässigt bör få relevant information på samma sätt som i dag sker enligt 8 kap. 2 § fjärde stycket alkohollagen (1994:1738). I den bestämmelsen föreskrivs att skattemyndigheter och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter, på begäran av en tillståndsmyndighet, skall lämna de uppgifter som tillståndsmyndigheten behöver för sin tillståndsprövning eller tillsyn.

VV och RPS ansåg i sitt handlingsprogram för övervakningen av yrkestrafiken (POB-337-1740-94) att skattemyndigheternas skattekontroll borde skärpas i fråga om uppföljning av tillståndshavares momsregistrering och registrering enligt 3 § lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetgivare vad gäller registrering för inbetalning och redovisning av arbetstagares skatt (s. 17). VV och RPS framhöll att sådana missförhållanden borde anmälas till den länsstyrelse som utövar tillsyn.

Från bl.a. länsstyrelsehåll har det pekats på vikten av att länsstyrelserna genom olika slag av information på ett tidigare stadium än nu får tillgång till information om tillståndshavares misskötsamhet. Detta skulle exempelvis kunna ske genom aviseringar från skattemyndigheten redan när en tillståndshavare underlåter att ge in självdeklaration eller momsdeklaration.

I 14 § YTF föreskrivs redan i dag att om en länsstyrelse eller någon annan myndighet anser att det finns anledning att tilldela en till-

ståndshavare en varning eller att återkalla hans tillstånd, skall detta anmälas till den myndighet som har gett tillståndet. I fråga om trafik som avses i 2 § andra stycket skall anmälan ske till GTS. Om det finns anledning att anta att överträdelser har skett i trafikutövningen skall länsstyrelserna, VV och GTS enligt andra stycket anmäla detta till vederbörande polis- eller åklagarmyndighet.

*Överväganden och förslag*

Vi kan konstatera att den underrättelseskyldighet som efterfrågas ovan redan finns i den nu gällande YTF. Det kan dock finnas skäl att i bestämmelsen understryka vikten av att andra myndigheter *på eget initiativ* lämnar de uppgifter som länsstyrelsen som tillstånds- och tillsynsmyndighet för yrkestrafiken behöver. Myndigheterna får därigenom ett incitament att rutinmässigt meddela missförhållanden till länsstyrelsen. Därutöver kan uttryckligen behöva anges, efter mönster av alkohollagens bestämmelse, att skattemyndigheter och andra myndigheter som uppbär eller driver in skatter eller avgifter på *begäran av en prövningsmyndighet* skall lämna uppgifter som denna behöver för sin tillståndsprövning eller tillsyn. I detta sammanhang kan nämnas att enligt 14 kap. 1 § sekretesslagen hindrar inte sekretess att uppgift lämnas till annan myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning.

Vi vill också betona betydelsen av att länsstyrelserna någon tid efter det att tillstånd till yrkesmässig trafik har beviljats genomför en kontroll av att tillståndshavaren har anmält F-skatt och registrerat sig för mervärdesskatt samt att uppföljningar härefter sker kontinuerligt. Länsstyrelsen har även möjlighet att förena ett tillstånd till yrkesmässig trafik med villkor om att bevis om F-skatt, mervärdesskatteregistrering o.d. skall företes inom viss tid (se 2 kap. 14 och 15 §§ i förslaget till ny YTL).

## 13.6 Anmälan av fordon för användning i yrkesmässig trafik

När en tillståndshavare har gjort en anmälan enligt 12 § YTF får det anmälda fordonet föras i yrkesmässig trafik. Med hänvisning till denna bestämmelse har fråga uppkommit om det anmälda fordonet får användas så snart anmälan har lämnats in till länsstyrelsen även om

den är ofullständig eller om anmälan måste vara komplett såsom underlag för prövning innan fordonet får användas.

En anmälan enligt 12 § skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer. Till anmälningshandlingarna skall i förekommande fall fogas

1. för ett fordon som innehas med nyttjanderätt, en kopia av kontraktet,
2. för ett fordon som är registrerat i en främmande stat, ett registreringsbevis enligt 5 § förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige, samt
3. när antalet fordon som skall användas enligt trafiktillståndet utökas, kompletterande utredning om ekonomiska förhållanden (12 a §).

Tillståndsmyndigheten skall enligt 12 b § YTF kontrollera att det fordon som anmälts enligt 12 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i BRK, FK resp. förordningen om fordon i internationell vägtrafik i Sverige för den fordonstyp och det trafikslag som trafiktillståndet avser samt att tillståndshavaren är ägare eller har nyttjanderätt till fordonet. Vid en utökning av det antal fordon som skall användas enligt ett trafiktillstånd skall tillståndsmyndigheten pröva att förutsättningarna enligt 5 b § 3 YTF — dvs. de beloppsmässiga kraven — är uppfyllda samt vid taxitrafik även i övrigt pröva tillståndshavarens lämplighet enligt 6 § YTL. Tillståndshavarens yrkeskunnande skall därvid inte omprövas. Någon ny lämplighetsprövning behöver inte heller göras om en sådan prövning nyligen har genomförts eller om en lämplighetsprövning av andra skäl framstår som obehövlig.

### *Överväganden och förslag*

Såvitt vi har kunna utröna fungerar de nuvarande bestämmelserna i stort sett tillfredsställande. Dessa innebär enligt vår uppfattning att ett fordon får användas i yrkesmässig trafik så snart en anmälan av fordonet har gjorts hos länsstyrelsen. Det får förutsättas att en sådan anmälan i de allra flesta fall innehåller de efterfrågade uppgifterna och att i de fall kompletteringar i något avseende behövs, dessa kan ske tämligen omgående.

En justering av bestämmelsen i nuvarande 12 b § YTF bör dock ske såtillvida att den lämplighetsprövning enligt 6 § YTL som föreskrivs i paragrafen vid utökning av taxitrafik bör omfatta *samtliga trafikslag*. Tillståndsmyndigheten bör också ha möjlighet att i ett enskilt fall godta en anmälan även om den inte är fullständig.

## 13.7 Hanteringen av yrkestrafikmärken

Bestämmelserna om yrkestrafikmärke finns i förordningen (1975:885) om utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik. Enligt 1 § skall bilar som används i yrkesmässig godstrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss ha ett giltigt yrkestrafikmärke, som utvisar att tillstånd enligt YTL har meddelats för trafiken. Märket utfärdas enligt 2 § för fordon som har anmälts för att användas i yrkesmässig trafik. Enligt 12 § YTF skall, som framgått ovan, en anmälan till länsstyrelsen ske innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik och innan ett yrkestrafikmärke sänds ut. Märken tillhandahålls av VV när anmälan har gjorts enligt 12 § YTF och förnyas före utgången av varje kalenderår. För yrkestrafikmärket tas ut en avgift i den ordning som VV bestämmer. Avgiften har nyligen höjts från 20 till 90 kr.

Länsstyrelserna har uppmärksammat att yrkestrafikmärket sänds ut till en tillståndshavare utan att märket betalas, vilket kan ske för flera fordon och under flera år utan reaktion. Länsstyrelserna har vidare påpekat att avgiftsbeloppet är för litet för att kunna drivas in särskilt och man har därför efterlyst en annan ordning för hanteringen av märkena.

I 28 § BRK anges att kontrollmärke utfärdas under förutsättning bl.a. av att förbud att bruka fordonet inte gäller enligt 64 § fordonsskattelagen, dvs. att fordonsskatten inte har betalats inom föreskriven tid. Utfärdande av kontrollmärke för ett fordon prövas av VV när föreskriven fordonsskatt och registerhållningsavgift har betalats (29 §).

VV har nyligen beslutat om ändrade rutiner som överensstämmer med hanteringen av kontrollmärke enligt BRK. Rutinerna kommer att tillämpas fr.o.m. år 1997 och kommer att medföra lättnader främst i kontrollhänseende.

VV har vidare i en skrivelse den 14 december 1994 till regeringen (Kommunikationsdepartementet) framfört att det finns skäl att skärpa kraven på hanteringen av yrkestrafikmärken så att de i alla avseenden likställs med kontrollmärken. Det bör enligt VV ske genom ett krav på att ett giltigt yrkestrafikmärke återlämnas när ett fordon ändrats på det sätt som avses i 12 c § YTF.

### *Överväganden och förslag*

Vi föreslår att nuvarande regler, som ålägger tillståndshavaren att omedelbart förstöra yrkestrafikmärket i vissa fall, skall behållas.

Den reglering som rör yrkestrafikmärket bör däremot utvidgas till att omfatta alla fordon som används i yrkesmässig godstrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss.

Några ytterligare åtgärder utöver de redan vidtagna anser vi inte behövs eller vara lämpliga. Bestämmelserna i den nu behandlade förordningen bör föras över till YTF, se förslag till författning jämte kommentarer.

# 14 Ansvarsfrågor

Utredningens förslag i huvuddrag: Straffet för olaga yrkesmässig trafik höjs till fängelse i högst ett år.

Det s.k. transportköparansvaret bör omfatta all yrkesmässig trafik och fängelse i högst ett år bör även här införas i straffskalan.

Polisen får rätt att hindra fortsatt färd för fordon som framförs i strid mot bestämmelserna i yrkestrafiklagstiftningen.

Den som uppsåtligen för fordon utan att inneha föreskriven taxiförarlegitimation skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma skall gälla den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar förare som saknar förarlegitimation. Vidare skall en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för legitimationen kunna dömas till böter.

Utredningens bedömning i övrigt: Genom samordnade insatser av polis, åklagare och andra myndigheter bör tillsynen och kontrollen av den yrkesmässiga trafiken kunna intensifieras. Särskilda handlingsprogram härför bör utarbetas.

## 14.1 Utredningens uppdrag

I utredningens uppdrag ingår att närmare överväga de förslag i fråga om sanktioner inom yrkestrafiklagstiftningen som lagts fram i departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100) och föreslå vilka sanktioner som kan behövas vid överträdelser av centrala bestämmelser inom yrkestrafiken.

Vi skall i det sammanhanget också överväga om det finns förutsättningar att föreslå förändringar i påföljdssystemet i riktning mot dels avkriminalisering, dels förenklingar av annat slag som kan leda till snabbare och mer effektiva ingripanden.

## 14.2 Sanktioner i yrkestrafikförfattningarna

### 14.2.1 Allmänt

Statskontoret fick den 19 november 1992 regeringens uppdrag att se över länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken och föreslå förbättringar i syfte att effektivisera tillsynen i linje med statsmakternas beslut i dessa frågor. I den rapport som uppdraget resulterade i, Om taxi och annan yrkestrafik (1993:15), förordades dels en skärpt och preciserad lagstiftning och en ökad uppgiftsskyldighet för övervakande myndigheter, dels en översyn av sanktioner/påföljdssystem i riktning mot avkriminalisering och förenkling samt mot snabbare och fler avgöranden. Statskontoret framhöll (s. 47) att man inte hade gjort någon bedömning av allvaret i olika brott/förseelser som begås mot yrkestrafiklagstiftningen. Såväl polisen som länsstyrelserna hade dock framfört att påföljderna är så låga att åklagare och domstolar inte prioriterar yrkestrafiken och att tillståndshavarna därför inte ser en upptäckt av ett brott mot denna lagstiftning som en allvarlig risk. Statskontoret pekade vidare på att påföljderna i annan lagstiftning är avsevärt högre än i yrkestrafiklagstiftningen.

I departementspromemorian Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (Ds 1993:91) framhålls (s. 25) att det är *efterlevnaden* av nuvarande regelverk som behöver förbättras, inte en utökning av antalet regler för tillståndsgivningen och tillsynen av den yrkesmässiga trafiken.

Vid överläggningar angående yrkestrafikfrågor i Kommunikationsdepartementet den 11 mars 1994 utsågs fyra arbetsgrupper med representanter för berörda myndigheter och organisationer. I en av grupperna diskuterades frågan om efterlevnaden av regelverket på området. I den departementspromemoria som blev resultatet av gruppernas diskussioner, Den yrkesmässiga trafiken — samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100), uttalade en av arbetsgrupperna följande (s. 40—42).

> Statskontoret har aktualiserat frågan om förändrade sanktioner vid yrkestrafikförseelser. Olika avgiftssystem finns på närliggande områden. I prop. 1993/94:168 framhåller regeringen att fortsatta förändringar av påföljdssystemet i riktning mot dels avkriminalisering (depenalisering), dels förenklingar av annat slag är önskvärda eftersom sådana leder till snabbare och mera effektiva ingripanden. En ökad användning av penningböter får liknande effekt.

Det har emellertid också hävdats att en ordning med avgiftsbeläggning, t.ex. överlastavgifter får jämförelsevis ringa effekt om inte kontrollen och övervakningen av trafiken är tillräckligt effektiv. Den ordning för kontroll av överlaster som tillämpas i Norge bör därför studeras.

Det kan också tilläggas att olika slag av missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken många gånger har sin grund i att tillståndshavaren eller den trafikansvarige bryter mot annan lagstiftning än just yrkestrafiklagstiftningen. Det kan röra sig om olika slag av brott mot skatte- eller uppbördslagstiftningen eller annan ekonomisk brottslighet.

I den i avsnitt 4.9 resp. 4.12 omnämnda nya 11 a § YTF anges olika slag av brottslighet som kan medföra att ett trafiktillstånd återkallas. Båda slagen av åtgärder i påföljdssystemet — snabba och effektiva ingripanden i form av penningböter o.d. samt återkallelse av trafiktillståndet — torde vara behövliga för att komma till rätta med missförhållandena. — — — Inom ramen för en översyn av yrkestrafiklagstiftningen bör också studeras på vad sätt det går att i ökad utsträckning eliminera skatteundandragande inom näringen. Ett medel kan vara de s.k. branschkartläggningar som Riksskatteverket gör i syfte att ge granskare och revisorer ökade kunskaper så att de är förtrogna med förhållandena inom resp. bransch. Kartläggningarna syftar bl.a. till att standardisera räkenskapsscheman och deklarationsuppgifter så att värdet av olika nyckeltal för branschen kan bedömas på ett nyanserat sätt. Under år 1994 skall branschkartläggningar göras av bl.a. åkerinäringen och taxi.

Vi vill också hänvisa till den nyligen beslutade ändringen i utsökningsregisterlagen som gör det möjligt att sambearbeta uppgifter i utsökningsregistret med uppgifter i Vägverkets centrala yrkestrafikregister. Härigenom kan länsstyrelserna bl.a. kontrollera i vad mån tillståndshavarna och de trafikansvariga släpar efter med inbetalning av skulder och avgifter.

En annan viktig fråga är övervakningen av den tunga trafiken inte minst vid de större färjeterminalerna med omfattande lastbilstrafik till och från utlandet. Erfarenheterna av s.k. tunga grupper är övervägande positiva. Detta har framhållits av bl.a. företrädare för tillsynsmyndigheterna. Det bör därför övervägas på vad sätt det går att stimulera tillkomsten av fler sådana övervakningsgrupper.

### 14.2.2 Olaga yrkesmässig trafik

Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd skall enligt 21 § YTL dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader. Enligt paragrafens andra stycke skall tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet eller i taxitrafik anlitar förare utan förarlegitimation dömas till böter.

Efter förslag i prop. 1979/80:142 om vissa taxifrågor infördes fängelse i straffskalan. Departementschefen anförde då bl.a. följande (s. 26).

> När det gäller tillämpningen av denna straffskala anser jag att fängelse bör dömas ut i sådana fall, då den olagliga verksamheten har bedrivits systematiskt och i större omfattning. Vidare bör påföljden kunna bestämmas till fängelse då gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik, saknar körkort eller har använt sig av fordon för vilket skatt eller försäkring inte har betalts eller av fordon som är så bristfälligt att det har utgjort en fara från trafiksäkerhetssynpunkt.

I prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken föreslog Lagrådet (s. 64) att det i 21 § YTL skulle anges vilket subjektivt rekvisit som skall gälla för brottet. Lagrådet hänvisade till en nyligen behandlad remiss om ändring i bl.a. 1 kap. 2 § brottsbalken, BrB, som anger att en gärning skall, om inte annat är särskilt föreskrivet, anses som brott endast då den begås uppsåtligen.

Från branschhåll har förts fram önskemål om en skärpning av straffet för olaga yrkesmässig trafik. Man har framhållit vikten av att brott mot YTL beivras och att inte minimigränserna i straffskalan regelmässigt döms ut. Samtidigt har man pekat på att polis och åklagare måste ges ett incitament att utreda och åtala överträdelser av straffstadgandena i YTL. Svenska Taxiförbundet framförde i en skrivelse den 17 november 1992 till Kommunikationsdepartementet med vissa förslag till åtgärder inom taxinäringen, att straffet för olaga yrkesmässig trafik i allmänpreventivt syfte borde skärpas (prop. 1992/93:106 s. 27). Svenska Åkeriförbundet har i en skrivelse den 7 mars 1995 till Justitiedepartementet krävt en skärpning av (tillämpningen av) 21 § YTL. Förbundet har i skrivelsen framhållit att brott mot yrkestrafiklagstiftningen bör tillmätas större vikt.

I sin årliga rapport till regeringen om tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken (Publ. 1995:44) för VV fram förslaget att möjligheterna att inrätta särskilda trafikåklagare i landet bör undersökas. VV

nämner i rapporten sin avsikt att ta initiativ till en dialog med Riksåklagaren och RPS i denna fråga (s. 45).

VV konstaterar vidare i sin rapport Taxiförarlegitimeringen — en lägesbeskrivning (Publ. 1996:8) att den s.k. svarttaxiverksamheten åter tycks ha ökat i omfattning, efter att ha minskat under åren närmast efter avregleringen. Av rapporten framgår att ökningen, som inte oväntat varit störst i Stockholm, kan förmodas ha ett samband med införandet av kravet på särskild förarlegitimation för förare i taxitrafik. Verket hänvisar till sin årliga rapport, där det som ett av medlen för att komma till rätta med svarttaxiverksamheten nämns höjda straff för olaga yrkesmässig trafik.

Som en jämförelse kan nämnas, att i såväl dansk som norsk rätt innehåller straffskalan vid överträdelser av bestämmelserna i yrkestrafikförfattningarna endast böter (t.ex. 17 § bekendtgörelse af lov om godskörsel nr 259 resp. 26 § lov om samferdsel 4 juni 1976 nr 63). Enligt finsk rätt gäller däremot att den som utan tillstånd bedriver tillståndspliktig godstrafik på väg eller internationell godstrafik för vilken det krävs transporttillstånd döms till böter eller fängelse i högst tre månader (14 § lag nr 574 om ändring av lagen om tillståndspliktig godstrafik på väg).

*Överväganden och förslag*

Som framgått av den allmänna redogörelsen ovan kan konstateras att de straffbestämmelser som finns i yrkestrafikförfattningarna i och för sig väl täcker in de oönskade beteendena inom denna sektor. Däremot har en rad samverkande faktorer fått till följd att överträdelser av reglerna inte upptäcks och beivras i tillräcklig grad. Det faktum att domstolsavgöranden beträffande olaga yrkesmässig trafik är få talar enligt vår mening sitt tydliga språk i detta hänseende. Det finns t.ex. endast enstaka refererade avgöranden från Högsta domstolen eller hovrätterna som rör sådana överträdelser.

Den som ställer sig helt utanför lagregleringen av den yrkesmässiga trafiken genom att inte ansöka om tillstånd för sin yrkesmässigt bedrivna transportverksamhet undgår den rigorösa prövning i olika avseenden som gäller på detta område. I takt med att kraven vid denna prövning ökar — inte minst vad avser de ekonomiska kraven för att bedriva yrkesmässig trafik — kan antalet transportörer som försöker undvika att träffas av lagstiftningens krav förväntas öka. Från polishåll har vi inhämtat att en sådan ökning redan har kunnat märkas beträffande olaga yrkesmässig taxitrafik. Inte minst detta förhållande talar för att straffet för ifrågavarande överträdelser bör höjas. En

straffskärpning utgör också en viktig signal om att det här rör sig om ett samhällsproblem som det är angeläget att bekämpa. Vi menar således att straffvärdet för denna brottslighet sammantaget är så högt att en justering i skärpande riktning bör ske. På brottet olaga yrkesmässig trafik bör därför kunna följa fängelse i högst ett år.

I fråga om brott för vilket fängelse är föreskrivet finns ett ansvar även för medverkande. I 23 kap. 4 § BrB sägs härom, att ansvar som i BrB är föreskrivet för en viss gärning skall ådömas inte bara den som utfört gärningen utan även annan som "främjat denna med råd eller dåd", och att detta skall gälla beträffande i annan lag eller författning straffbelagd gärning, för vilken fängelse är föreskrivet.

Av det nu sagda följer att *medverkan* till olaga yrkesmässig trafik är straffbar.

I enlighet med det ovan nämnda påpekandet från Lagrådet bör det uttryckligen anges vilket subjektivt rekvisit som krävs för straffbarhet. Den som *uppsåtligen* driver yrkesmässig trafik utan tillstånd skall således dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

Beträffande en tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet bör det liksom hittills räcka med oaktsamhet för att straffansvar skall träda in. Någon skärpning beträffande straffskalan vid dessa överträdelser krävs enligt vår mening inte.

Straffbestämmelsen för den tillståndshavare som i taxitrafik anlitar en förare som inte innehar den föreskrivna taxiförarlegitimationen bör i redaktionellt hänseende föras samman med övriga sådana bestämmelser som rör taxitrafiken, se avsnitt 14.2.5 nedan.

### 14.2.3 Transportköparansvaret

I 22 § YTL regleras det s.k. transportköparansvaret. Därvid föreskrivs att om beställningstrafik med buss eller godstrafik har drivits utan tillstånd, skall den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, om han kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Bestämmelsen infördes i lagstiftningen år 1973. Före den 1 mars 1984 definierades transportköparen som "den för vars räkning den otillåtna transporten har utförts". Efter förslag i prop. 1983/84:65 om vissa yrkestrafikfrågor m.m. preciserades och utvidgades ansvaret. Inför ändringen anförde departementschefen följande (s. 11).

> Enligt lagtexten är det "den för vars räkning transporten har utförts" som är skyldig att kontrollera om transportören har

trafiktillstånd. Regeln har ibland tolkats så, att exempelvis den som för någon annans räkning träffar avtal med en åkare om en transport skulle undgå detta ansvar. Transporten utförs ju — menar man — egentligen inte för förmedlarens räkning utan för den som uppdrar åt förmedlaren att ombesörja transporten. — — — För att lagstiftningen skall fungera effektivt är det emellertid viktigt att bestämmelsen är klart utformad. Varken för transportköparen eller för de rättstillämpande myndigheterna får det råda någon tvekan om vem som verkligen bär ansvaret.

Vid en stor del av alla transportuppdrag sluts inte avtal direkt mellan godsets ägare och åkeriföretaget. Industri- och handelsföretag vänder sig ofta till exempelvis speditörer, transportförmedlingsföretag eller lastbilscentraler då de har behov av transporter. Det är därefter denna mellanhand som självständigt avtalar med ett åkeri om transporten. Något inflytande på frågan om vilken transportör som i det enskilda fallet skall anlitas har normalt inte uppdragsgivaren. Motsvarande situation kan uppstå exempelvis när ett åkeri anlitar underentreprenör. I de nämnda fallen är det enligt min mening uppenbart att speditören, transportförmedlaren, lastbilscentralen resp. det åkeri som avtalat med en underentreprenör måste bära ansvaret för att endast åkare med vederbörligt trafiktillstånd anlitas. Den som hos dessa mellanhänder beställt en transport har rätt att kunna utgå från att yrkestrafiklagens regler följs. Jag föreslår därför att 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen ändras så att den ansvarige transportköparen definieras som den som för egen eller annans räkning har träffat avtal med trafikutövaren om transportens utförande.

Den som upphandlar transporttjänsten har således att undersöka om det föreligger något hinder mot att transporten får utföras.

Under utredningsarbetets gång har det från bl.a. åkeribranschen framförts att transportköparansvaret bör skärpas och att man bör lägga liknande aspekter härpå som i ovan nämnda uttalande i prop. 1979/80:142 när fängelse infördes i straffskalan för olaga yrkesmässig trafik. För att understryka vikten av att ett ansvar för transporter fördelas över samtliga led anser man att straffansvaret bör skärpas, så att fängelse ingår i straffskalan.

Vi har under hand inhämtat att det belgiska trafikministeriet förbereder en lag som skall göra transportköparna helt eller delvis ansvariga för lagbrott som begås av transportörer. Enligt förslaget skall ansvaret omfatta bl.a. transporter utan tillstånd, brott mot kör- och vilotidsreglerna, överlast- och hastighetsöverträdelser.

*Överväganden och förslag*

Transportköparansvaret är ett viktigt instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken. Propåer har, som framgått ovan, kommit från olika håll om att öka transportköparens/beställarens ansvar. Det kan finnas olika alternativ för att öka utrymmet för straffbelagt handlande av denna kategori. Ett alternativ kan vara att ett sådant ansvar utkrävs inte bara i fråga om beställningstrafik med buss eller godstrafik utan även i fråga om linjetrafik och taxitrafik. Ett annat sätt att utöka det straffbara området kan vara att slopa kravet på att avtal slutits av någon yrkesmässigt för egen eller annans räkning. Emellertid bör då ringa fall eller engångsföreteelser undantas, t.ex. när privatpersoner anlitar någon vid ett enstaka tillfälle. Det kan nämligen inte anses rimligt att ställa lika höga krav på en privatperson som på en yrkesutövare att kontrollera att den som anlitas för ett enstaka transportuppdrag, t.ex. en flyttning, har ett giltigt trafiktillstånd.

Enligt vår uppfattning, som vi uttrycker även på andra håll i detta betänkande, är det inte främst en utvidgad lagstiftning som krävs för att komma till rätta med problemen inom den yrkesmässiga trafiken. I stället bör man skärpa tillsynen och kontrollen av att redan gällande bestämmelser på såväl yrkestrafikområdet som inom andra författningsområden följs. För vissa överträdelser, där en lagföring kan förväntas få en viss genomslagskraft, menar vi dock att en straffskärpning krävs. Detta gäller inte minst i fråga om transportköpar/beställaransvaret. Dessa lagstiftningsåtgärder träffar en del av de olagligheter som har påtalats inom bl.a. transportförmedlingsbranschen i dennas vidare bemärkelse. I avsnitt 12 föreslår vi att lagstiftningen om transportförmedling upphävs. I det sammanhanget understryker vi dock att ansvaret för den som förmedlar transporter alltjämt gäller. Det förhållandet att det för ansvar krävs att det är fråga om att yrkesmässigt träffa avtal medför för taxitrafikens del att den vanlige taxikunden inte berörs av ett sådant ansvar. Vi föreslår således inte någon utvidgning av straffansvaret genom att kravet på yrkesmässighet tas bort.

Ansvaret för den som avtalar om transporter bör däremot kunna utvidgas så att det omfattar all yrkesmässig trafik. Detta är angeläget dels för att understryka betydelsen av ett sådant ansvar inom hela sektorn, dels för att fånga upp olika former av upphandling och inskärpa ett ansvar för upphandlaren av transporttjänster av olika slag. Detta ansvar bör enligt vår mening framhållas särskilt i fråga om den upphandling av samhällsbetalda resor som sker genom beställningscentralerna för taxi.

Det får vidare, såsom framhållits från olika håll, anses rimligt att få en överensstämmelse mellan ansvaret för olaga yrkesmässig trafik och beställaransvaret. Straffskalan bör därför ändras så att den omfattar fängelse i högst ett år.

Sammanfattningsvis föreslår vi att, om *yrkesmässig trafik* har bedrivits utan tillstånd, den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten skall dömas till *böter eller fängelse i högst ett år*, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

Vi vill slutligen även här framhålla att det bör vara en självklarhet för beställaren eller upphandlaren av en transport att kontrollera sådana moment som innehav av trafiktillstånd, momsregistrering och F-skattesedel.

### 14.2.4 Hindrande av fortsatt färd

Ett effektivt system för att förhindra överträdelser av regler för den tunga trafiken måste eftersträvas. Ett av medlen att nå hit kan vara att ge polisen ökade möjligheter att vid förseelser av olika slag hålla kvar fordon.

Enligt 168 § vägtrafikkungörelsen (1972:603), VTK, resp. 114 § fordonskungörelsen (1972:595), FK, skall polisman hindra fortsatt färd med ett fordon som framförs i strid mot kungörelsen eller föreskrift som har meddelats med stöd därav och som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet.

I förordningen (1982:923) om transport av farligt gods föreskrivs att om en transport på väg sker i strid mot lagen (1982:821) om transport av farligt gods eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och transporten inte kan fortsätta utan påtaglig risk för skada, får polismän hindra transporten (26 §).

Även i kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV, finns i 18 § en sådan bestämmelse. Om en transport sker i strid mot 3 eller 5 § i kungörelsen — dvs. utan vederbörligt tillstånd — eller i strid mot villkor som med stöd av 8 § har meddelats i samband med tillstånd enligt 5 §, får polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt transport. En sådan befattningshavare får medge att ett fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller, såvitt avser i utlandet registrerat fordon som införs i Sverige, att fordonet omedelbart förs ut ur landet.

Också de bestämmelser som gäller kör- och vilotider kompletteras med en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd i vissa fall. Enligt förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom

landet — som gäller bl.a. för lättare godstransporter (max. 3,5 ton) utom posttransporter, taxitransporter samt vid vissa transporter av mjölkprodukter — skall polisen hindra varje fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet, om ett fordon framförs i strid mot förordningen eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av den (15 §). — I förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter, som utgör en anpassning av det svenska regelverket till EG-bestämmelserna på området, finns en bestämmelse om kvarhållande av fordon. I 23 § föreskrivs nämligen, att om ett fordon framförs i strid mot förordningen eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av den, skall polisen hindra varje fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet.

Även finsk lagstiftning har anpassats till EG-reglerna i nu nämnda hänseende. Polisen får hindra den förare som har överträtt kör- och vilotidsbestämmelserna att fortsätta färden. Detta får ske till dess att föreskriven rast eller vilotid har hållits (94 b § andra stycket vägtrafiklagen som trätt i kraft våren 1995).

I den norska lov om samferdsel finns i 25 § ett förbud mot att i vissa fall bruka fordon. Polisen, Statens bilsakkunnige eller andra, som har befogenhet att kontrollera förhållanden som regleras i lagen, kan nämligen för så lång tid som det befinns nödvändigt förbjuda bruket av fordon som använts till transport av personer eller gods utan vederbörligt tillstånd eller annat godkännande enligt lagen.

Polisrättsutredningen har i ett delbetänkande, Polisens rättsliga befogenheter (SOU 1993:60), behandlat frågan om polisens befogenhet att hindra fortsatt färd med ett fordon. Utredningen konstaterar att förutsättningarna för att polisen skall få utöva den befogenheten som regel är att fordonet eller föraren saknar föreskrivna tillstånd, att det finns brister i fordonets beskaffenhet eller utrustning, att föraren bryter mot de allmänna trafikreglerna eller mot särskilda föreskrifter om t.ex. arbetstid eller transport av farligt gods. Som regel krävs det, enligt utredningen, dessutom att fortsatt färd inte skulle kunna ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller utan annan väsentlig olägenhet.

Utredningen anför att bestämmelser som ger polisen befogenhet att hindra fortsatt färd med ett fordon eller annat färdmedel finns i bl.a. bilregisterkungörelsen (1972:599), fordonskungörelsen (1972:595) och körkortslagen (1977:477). Utredningen fortsätter (s. 113):

> Polisen har ofta anledning att stoppa fordonsförare även i andra situationer än de som avses här. Det har hävdats att 8 § vägtrafikkungörelsen, enligt vilken vägtrafikant skall lyda polismans

anvisning för trafiken, skulle utgöra det lagliga stödet för sådana ingripanden. Bestämmelsen är emellertid en handlingsregel riktad mot trafikanterna och torde inte kunna läggas till grund för någon polisiär befogenhet. Något annat uttryckligt lagstöd för dessa ingripanden finns inte.

Utredningen har därför föreslagit att en sådan befogenhet införs i polislagen (1984:387) bl.a. om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott eller om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare i enlighet med vad som är särskilt föreskrivet. Utredningens delbetänkande har remissbehandlats och bereds för närvarande i Justitiedepartementet.

*Överväganden och förslag*

En rätt att under vissa omständigheter kvarhålla ett fordon och hindra dess fortsatta färd finns alltså redan på olika håll i lagstiftningen. En sådan bestämmelse har den fördelen att den får en omedelbar effekt och därmed snabbt kan påverka beteendet. Det är i de nämnda reglerna fråga om överträdelser som objektivt kan konstateras. En regel om kvarhållande av fordon vid brott mot de centrala yrkestrafikförfattningarna, dvs. YTL och YTF, kan inte förväntas få samma klara och okomplicerade tillämpning. En regel av nu nämnt slag bör dock enligt vår uppfattning kunna få betydelse i vissa fall, särskilt beträffande fordon i taxitrafik som framförs utan tillstånd (svarttaxi). En rätt att hålla kvar ett fordon kan då vara effektivt i klara fall, där det kan konstateras att tillstånd till trafiken saknas.

Vi föreslår således att en bestämmelse införs i YTL med innebörd att en polisman eller tulltjänsteman får rätt att hindra fortsatt färd för fordon som framförs i strid mot bestämmelserna i yrkestrafiklagstiftningen.

### 14.2.5 Sanktioner med särskild inriktning på taxitrafiken

*Avsaknad av särskild förarlegitimation*

Beträffande den särskilda förarlegitimationen för taxi finns det för närvarande i yrkestrafikförfattningarna en sanktion för den tillståndshavare som i taxitrafik anlitar en förare utan förarlegitimation

(21 § andra stycket YTL). Vidare finns det en sanktion för förare som i strid mot bestämmelsen i 12 d § tredje stycket YTF underlåter att medföra förarlegitimation vid färd i taxitrafik och på tillsägelse visa upp den för bilinspektör eller polis (16 § andra stycket YTF). Däremot saknas det en uttrycklig sanktion för den förare som för fordon i taxitrafik utan att inneha den särskilda förarlegitimationen.

I fråga om den som inte innehar föreskriven körkortsbehörighet föreskrivs i 3 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL, att den som för ett körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, skall dömas för *olovlig körning* till böter. Om vederbörande tidigare har innehaft körkort som har blivit återkallat eller om brottet har skett vanemässigt eller annars är att anse som grovt, skall han dömas till fängelse i högst sex månader. — Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den som inte äger rätt att föra fordonet eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill skall också dömas till böter.

Den som för fordon i yrkesmässig trafik utan att vara berättigad till det skall enligt 35 § KKL dömas till böter. Härigenom straffsanktioneras brott mot bestämmelser i 5 § KKL om behörighet i vissa fall att föra fordon i yrkesmässig trafik.

Enligt 36 § KKL gäller att den som i yrkesmässig trafik som förare anställer och brukar någon som inte är behörig att föra fordon i sådan trafik skall dömas till böter. Detsamma gäller den som i annat fall överlämnar åt eller tillåter annan att föra fordon i yrkesmässig trafik utan att denne är berättigad till det.

Enligt nuvarande bestämmelser får tillsynsmyndigheten inte från polisen någon underrättelse om rapporterade överträdelser vid förande av taxifordon. En eventuell sådan underrättelse sker för närvarande endast på initiativ av lokala eller regionala samrådsgrupper under medverkan av länsstyrelser, polis-, åklagar- och skattemyndigheter m.fl.

Sedan reglerna om den särskilda förarlegitimationen infördes har krav på sanktioner förts fram från många håll. Från olika myndigheter har till regeringen (Kommunikationsdepartementet) kommit framställningar om att ansvar skall införas för den förare som utan att inneha förarlegitimation för fordon i taxitrafik. Framställning i ämnet har gjorts av Landshövdingen i Stockholms län i en skrivelse den 1 december 1994, av VV:s region Stockholm i en skrivelse den 20 december 1994, av VV i en skrivelse den 6 mars 1995 samt i VV:s årliga rapport till regeringen (Publ. 1995:44), av Länsstyrelsen i Kronobergs län i en skrivelse den 8 mars 1995 samt av Svenska Taxiförbundet i en skrivelse den 20 mars 1995. Samtliga nu nämnda

framställningar har genom regeringsbeslut överlämnats till utredningen.

Landshövdingen i Stockholms län har i sin ovan nämnda skrivelse även föreslagit att avsaknaden av förarlegitimation vid förande av fordon i taxitrafik skall likställas med olovlig körning och att ett sådant brott skall anses som grovt om det sker efter en återkallelse av legitimationen.

*Omhändertagande av registreringsskyltar för taxifordon*

Enligt 18 § tredje stycket BRK gäller för ett fordon, som anmälts för användning i taxitrafik enligt YTL och som inte undantagits från skyldigheten enligt 13 a § FK att ha taxameter, att bokstaven T skall anges till höger om registreringsnumret och att bokstäver och siffror skall utföras i svart på gul ljusreflekterande botten. Det är här fråga om den s.k. gula taxiskylten.

I prop. 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken erinrade departementschefen om bestämmelserna i YTF, enligt vilka en skriftlig anmälan om fordonet och dess registreringsnummer skall lämnas till tillståndsmyndigheten innan ett fordon används i yrkesmässig trafik. Han nämnde också att vissa ändringar i YTF, som hade samband härmed, gjorts efter beslut den 10 december 1992. Ändringarna innebar bl.a. att länsstyrelsen i samband med en anmälan av nämnt slag skall kontrollera att fordonet och dess utrustning vid besiktning enligt FK verkligen är godkänt för det slag av trafik som trafiktillståndet avser. Länsstyrelsen skall också kontrollera att tillståndshavaren är ägare av eller har nyttjanderätt till fordonet. Han framhöll vidare att en sådan anmälan är en förutsättning för att tillståndshavaren skall få ett s.k. yrkestrafikmärke för fordonet och för att få en gul taxiskylt.

I fråga om fordons registreringsskyltar gäller enligt 78 § fordonsskattelagen (1988:327), att om ett oskattat fordon brukas och två månader har förflutit från den dag då den skatt som har föranlett brukandeförbudet senast skulle ha betalats, skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar. Om ett fordon brukas i strid mot 64 § sedan fordonets registreringsskyltar tagits om hand, kan ägaren dömas till böter eller fängelse i högst sex månader (79 §). Nu nämnda bestämmelser träffar registreringsskyltar i allmänhet och därmed även taxiskyltarna.

Länsstyrelserna har uppmärksammat att det i yrkestrafiklagstiftningen saknas regler som gör det möjligt att omhänderta gula taxiskyltar för den som har fått sitt tillstånd till taxitrafik återkallat

eller vars bil av annan anledning inte skall vara försedd med gul taxiskylt.

VV har i rapporten Tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken (Publ. 1995:44) föreslagit att polisman bör ha rätt att omhänderta registreringsskyltar avsedda för yrkesmässig trafik i de fall fordonet används i yrkesmässig trafik utan att vederbörande innehar trafiktillstånd. Verket har även pekat på behovet av en ansvarsbestämmelse som träffar den tillståndshavare som brukar ett fordon i yrkesmässig trafik sedan registreringsskyltarna har omhändertagits (jfr 19 § och 87 § BRK).

VV har också i en skrivelse den 14 december 1994 till regeringen (Kommunikationsdepartementet) framfört att taxis gula registreringsskyltar bör återlämnas i vissa givna situationer, såsom när fordonen har använts i brottslig verksamhet. Det bör enligt VV gälla även när ett fordon har ändrats på det sätt som anges i 12 c § YTF, dvs. så att det inte längre uppfyller villkoren enligt 12 b § första stycket beträffande registrering och om beskaffenhet och utrustning m.m.

*Brukandeförbud vid brott mot taxameterbestämmelserna*

VV har i en skrivelse till Kommunikationsdepartementet den 20 april 1995 framhållit bl.a. att taxameterbestämmelserna i fordonskungörelsen bör kompletteras med ett brukandeförbud i vissa fall, för att så långt möjligt undanröja möjligheterna att använda taxifordon som har brister i taxameterutrustningen. Ett sådant förbud skulle gälla till dess att utrustningen kontrollerats och plomberats av en ackrediterad verkstad.

## Överväganden och förslag

*Taxiförarlegitimationen*

När författningsregleringen beträffande den särskilda förarlegitimationen infördes föreskrevs att en förarlegitimation skall medföras vid färd i taxitrafik och hållas väl synlig för passagerarna. Nämnda regel förenades med en bötessanktion. Vidare infördes en sanktion för en tillståndshavare som i taxitrafik anlitar en förare som inte innehar den föreskrivna behörigheten. Något uttryckligt ansvar föreskrevs dock inte för den förare som i taxitrafik för fordon utan att inneha den föreskrivna särskilda förarlegitimationen för taxi.

Inom polisen anser man sig enligt uppgift sakna författningsstöd för att ingripa mot avsaknad av legitimation. Man menar att man inte kan ingripa med stöd av 16 § andra stycket YTF, som föreskriver bötesstraff för den som vid färd i taxitrafik inte medför legitimationshandlingen och håller den väl synlig för passagerarna. Vi har under utredningsarbetet inhämtat att även åklagarmyndigheterna tolkar bestämmelsen om medförande av legitimationshandlingen (12 d tredje stycket YTF) så att ansvar inte kan utdömas, om den rapporterade föraren över huvud taget inte innehar någon legitimation. Denna tolkning görs trots att man med visst fog skulle kunna hävda att den som inte har någon legitimation inte heller kan medföra den och därmed skulle kunna lagföras med stöd av straffbestämmelsen i 16 § YTF.

Såsom framgått ovan har förslag förts fram om att avsaknad av legitimation skulle inrymmas i begreppet olovlig körning enligt TBL. Sanktioner i TBL är dock i första hand föranledda av hänsyn till trafiksäkerheten. Därtill kommer att bestämmelsen om olovlig körning i sin nuvarande utformning och betydelse är väl inarbetad i det allmänna rättsmedvetandet. En straffsanktion för den som för fordon i taxitrafik utan att inneha förarlegitimation bör därför inte kopplas samman med det brottet. De sanktioner som knyter an till reglerna i yrkestrafikförfattningarna bör återfinnas i detta sammanhang. Termen ''olovlig taxitrafik'' eller liknande bör inte heller användas, eftersom den lätt kan förväxlas med det inarbetade begreppet olaga yrkesmässig trafik (21 § YTL).

För att få ett konsekvent regelverk beträffande taxilegitimeringen bör samtliga förfaranden som innebär att ett taxifordon förs utan att föraren innehar legitimation således sanktioneras. De straffbestämmelser som rör avsaknaden av legitimation, dvs. både för tillståndshavare och förare, bör för att man skall få ett överskådligt regelverk samlas. För att inskärpa vikten av att reglerna för taxitrafiken följs bör de straffbelagda förfaranden som rör taxiförarlegitimationen i straffskalan även inrymma fängelse (högst sex månader). En överensstämmelse med straffskalan för bestämmelsen om olovlig körning i TBL uppnås då.

Den särskilda körkortsbehörigheten TAXI skall enligt vårt förslag i avsnitt 8.7 avskaffas. Behörigheten att föra personbil och lätt lastbil i taxitrafik och annan trafik för persontransporter regleras därefter uteslutande genom kravet på innehav av taxiförarlegitimation i YTL. Behörigheten att föra övriga i 5 § KKL nämnda fordon avses föras över till nya YTL. I konsekvens härmed bör även bestämmelserna i 35 och 36 §§ KKL föras över till denna lag.

Vidare föreslår vi i avsnitt 8.7 att en förarlegitimation skall få förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl och att sådana villkor skall få meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden. På motsvarande sätt som en sanktion drabbar en tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats för tillståndet bör en sanktion följa för den innehavare av en legitimation som bryter mot sådana villkor som av något skäl har meddelats för innehavet.

*Omhändertagande av registreringsskyltar*

Det finns skäl att ge polisen rätt att omhänderta s.k. gula taxiskyltar, t.ex. om fordonets ägare inte har tillstånd till taxitrafik eller om fordonet av annan anledning inte längre skall vara försett med sådana skyltar. Nu nämnda regler om skyltar bör tills vidare finnas i yrkestrafiklagstiftningen. Vidare bör i BRK ( 53 §) införas en straffsanktionerad skyldighet (penningböter) för fordonsägaren att återlämna gula taxiskyltar som innehas utan att fordonet skall vara försett med sådana. På sikt bör närmare undersökas om avskyltningsbestämmelserna bör ges en vidare utformning än som nu föreslås och ta sikte även på andra situationer än de då avskyltning nu föreslås.

Det kan påpekas att det i 19 § BRK finns bestämmelser om att ett registrerat fordon i princip får brukas endast om det är försett med registreringsskyltar. En straffbestämmelse finns i 87 §.

*Brukandeförbud*

Beträffande förbud mot att i taxitrafik bruka fordon som har brister i taxameterutrustningen gör vi följande bedömning. Taxameterutrustningen spelar en central roll för kontrollen av taxitrafiken. Detta gäller både för det allmännas del och för den enskilde taxikunden. VV har lagt ned ett stort arbete på att denna kontrollfunktion skall fungera tillfredsställande och för att få ett effektivt regelverk kring taxametern. Förbud mot att i taxitrafik använda fordon med bristfällig taxameterutrustning ligger i linje med dessa strävanden. Reglerna bör därför utformas så att det av dem klart framgår att fordon får användas i taxitrafik endast om de är utrustade med taxameter av godkänd typ och som uppfyller kraven i fråga om plombering, funktion m.m. Dessa bestämmelser bör vara straffsanktionerade. De bör tas in i den nya YTF. Se 7 kap. 1 § i förslaget härtill med författningskommentarer.

*Sammanfattningsvis* bör enligt vårt förslag den som i taxitrafik uppsåtligen för fordon utan att inneha taxiförarlegitimation dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma bör gälla den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar förare som saknar sådan legitimation. Vidare bör en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för legitimationen dömas till böter. Regler bör också införas om möjlighet att omhänderta gula registreringsskyltar och om förbud att i taxitrafik använda fordon som saknar en tillfredsställande taxameterutrustning.

## 14.3 Förverkande av fordon

I debatten förekommer det ibland förslag om att fordon skall kunna tas i beslag och förverkas vid olika slag av brottslighet med anknytning till trafik, t.ex. vid olaga yrkesmässig trafik. Vi vill därför något beröra denna typ av ingripanden.

Förverkande av egendom är en s.k. särskild rättsverkan av brott och inte en del av brottspåföljden. De grundläggande bestämmelserna om förverkande finns i 36 kap. BrB. Enligt dessa bestämmelser kan bl.a. utbyte av brott och egendom som använts som hjälpmedel vid brott bli föremål för förverkande (36 kap. 1 och 2 §§ BrB). Förverkad egendom tillfaller i de flesta fall staten. Bestämmelserna om förverkande är alltid tillämpliga vid brott enligt BrB. Även inom specialstraffrätten kan dock i många fall förverkande ske, under förutsättning att det i den särskilda författningen finns bestämmelser härom. Vid förverkande skall en skälighetsbedömning alltid göras. Detta framgår vanligen direkt av den aktuella förverkandebestämmelsen, i vilken det då anges att ett förverkande får ske eller skall ske om det inte är uppenbart oskäligt.

Enligt 7 § TBL får ett fordon som har använts vid brott enligt lagen (t.ex. vid olovlig körning eller rattfylleribrott) under vissa förutsättningar förklaras förverkat. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 1987. En förutsättning för förverkande var, när bestämmelsen infördes, att det var uppenbart att förverkande behövdes för att förebygga fortsatt brottslighet enligt TBL samt vidare att förverkande inte var oskäligt. Enligt lagens förarbeten (prop. 1986/87:82 s. 5 f.) var tanken med bestämmelsen att förverkande skulle användas då föraren genom upprepade brott eller på annat påtagligt sätt visat en uppenbar hänsynslöshet och det med hänsyn härtill fanns en överhängande risk för återfall. Vidare uttalades att bestämmelsen förutsatte en mycket restriktiv tillämpning (s. 10).

Efter förslag i prop. 1993/94:44 Grovt rattfylleri m.m. utvidgades möjligheten att förklara fordon förverkade vid brott enligt TBL. Regeringen anförde då bl.a. (s. 52 och 53):

> Den restriktiva tillämpning som förutsattes i förarbetena har, som ovan anförts, uppenbarligen också fått genomslag i rättspraxis. Särskilt vad avser trafiknykterhetsbrott kan det ifrågasättas om en sådan restriktivitet är befogad. Med hänsyn till de stora risker som trafiknykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott utgör framstår det, i jämförelse med vad som gäller om förverkande på andra områden, som i hög grad rimligt att fordon som använts vid sådana brott förverkas i större utsträckning än vad som i dag är fallet.

Det räcker härefter enligt 7 § TBL med att fordonet har använts vid brott enligt lagen och att förverkande behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet samt att förverkande inte är oskäligt (SFS 1993:1463).

Beslag, vilket är ett straffprocessuellt tvångsmedel, bör också nämnas i sammanhanget. Beslag kan företas i syfte att säkerställa förverkande av ett föremål på grund av brott. Ett fordon kan således tas i beslag i avvaktan på en senare åtgärd, dvs. en sorts kvarhållande av fordonet. Bestämmelser om beslag i brottmål finns i 27 kap. rättegångsbalken, RB.

I fråga om utländska förhållanden kan nämnas de regler som gäller i Danmark. Här har en reviderad lagstiftning om godskörsel trätt i kraft den 1 januari 1995. I en ny 17 a § i bekendtgörelse af lov om godskörsel nr 259 af 12 april 1995 föreskrivs, att vid särskilt grova eller upprepade överträdelser av bestämmelserna om godskörsel kan det vid överträdelsen använda fordonet *konfiskeras*, om det är påkallat för att förebygga ytterligare överträdelser och om det inte är orimligt att så sker. I förarbetena till bestämmelsen (lovförslag nr L 23, Folketinget 1994-95, Bemärkninger til lovforslaget s. 5) anges, att den skall tillämpas endast i de fall då myndigheterna inte har kunnat stoppa den olovliga trafiken med de hittills existerande sanktionsmöjligheterna, såsom återkallelse av tillstånd och böter.

*Överväganden*

Såsom kommer till uttryck i olika sammanhang i detta betänkande menar vi att regelverket för den yrkesmässiga trafiken måste innehålla effektiva sanktioner. Förverkandebestämmelser av det slag som är

aktuellt i detta sammanhang kräver dock ingående överväganden. De kan — såsom tillämpningen av TBL:s förverkandebestämmelse visar och som också framgår av de nyinförda danska bestämmelserna — tillämpas endast i undantagsfall. Därtill kommer en rad problem av praktisk natur. Bilden kompliceras bl.a. av att det vid yrkesmässig trafik ofta rör sig om stora och tunga fordon som det är svårt att förvara. Vidare kan fråga komma upp om skadeståndskrav om egendomen förstörs eller skadas under förvaringen. Vi är mot denna bakgrund inte beredda att föreslå att fordon skall kunna tas i beslag och förverkas inom ramen för yrkestrafikförfattningarna. — Däremot bör, såsom framgått av avsnitt 14.2.4, fortsatt färd kunna hindras i vissa fall.

## 14.4 Åtgärder särskilt mot näringsidkare

Regeringen antog i april 1995 en strategi för samhällets samlade åtgärder mot den ekonomiska brottsligheten. Strategin redovisades i en skrivelse till riksdagen (skr. 1994/95:217). Syftet med strategin är att påtagligt minska den ekonomiska brottsligheten genom åtgärder som innebär en kraftig förstärkning av samhällets samlade insatser mot sådan kriminalitet. En av huvudpunkterna är att skapa effektivare sanktioner. Eftersom en stor del av den ekonomiska brottsligheten begås i näringsverksamhet blir de sanktioner som riktar sig direkt mot företagen av särskilt intresse. Detta gäller givetvis också den yrkesmässiga trafiken. Vi lämnar därför en orientering om vissa sanktionsformer som kan vara aktuella i detta sammanhang, nämligen företagsbot och näringsförbud.

### *Företagsbot*

Redan i prop. 1979/80:142 om vissa taxifrågor tog departementschefen upp frågan om s.k. företagsböter (s. 26) och ansåg då att det fanns skäl att överväga någon form av åtgärder utöver straffbestämmelserna för att komma till rätta med den olaga yrkesmässiga trafiken. För brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet kan numera, sedan den 1 juli 1986, näringsidkaren åläggas företagsbot enligt regler i 36 kap. 7—10 §§ BrB. Sådan bot är en straffrättslig sanktion som inte utgör en påföljd för brott utan en särskild rättsverkan av brott. Företagsbot kan åläggas efter yrkande av allmän åklagare. En förutsättning är att brottsligheten inneburit ett grovt åsidosättande av de särskilda skyldigheter som är förenade med

verksamheten eller att den annars är av allvarligt slag. Dessutom skall näringsidkaren inte ha gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten. Företagsbot fastställs till lägst tio tusen och högst tre miljoner kronor. I lagrådsremissen vid införandet av bestämmelserna om företagsbot nämndes YTL som exempel på en författning, vilken ålägger näringsidkaren särskilda skyldigheter (prop. 1985/86:23 s. 64).

I budgetprop. 1994/95:100 bilaga 3.1 s. 106 uttryckte regeringen en avsikt att låta utvärdera företagsbotsinstitutet och överväga nya regler om juridiska personers straffansvar för brott i näringsverksamhet. Regeringen tillkallade därför den 21 juni 1995 en särskild utredare (dir. 1995:95) för att utreda frågor om sanktioner vid brott i näringsverksamhet med syfte att effektivisera bekämpningen av den ekonomiska brottsligheten. I uppdraget ingår att kartlägga och utvärdera hur reglerna om företagsbot tillämpas. Utredaren skall mot bakgrund av denna utvärdering utarbeta förslag till ett effektivt sanktionssystem såvitt avser brott inom näringsverksamhet. Vid detta arbete skall utredaren överväga om ett system med företagsbot bör ersättas med ett ansvarssystem med straff som riktar sig mot juridiska personer i likhet med vad som finns i vissa andra länder.

### *Näringsförbud*

En viktig rättsverkan av brott och vissa andra förfaranden är näringsförbud. År 1980 infördes regler om näringsförbud för näringsidkare som gått i konkurs. I lag (1986:436) om näringsförbud utvidgades möjligheten att meddela näringsförbud genom att kravet på konkurs slopades.

Näringsförbud får, om det är påkallat från allmän synpunkt, meddelas den som i egenskap av enskild näringsidkare grovt åsidosatt vad som ålegat honom i näringsverksamhet och därvid

1. gjort sig skyldig till brottslighet som inte är ringa, eller
2. i avsevärd omfattning underlåtit att betala sådan skatt, tull eller avgift som omfattas av lagen om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter.

Näringsförbud meddelas för en viss tid, lägst tre och högst fem år. Den som är underkastad näringsförbud får inte driva näringsverksamhet, vara bolagsman eller vara anställd i näringsverksamhet som drivs av en närstående. Näringsförbud meddelas av tingsrätt på talan av allmän åklagare. Kronofogdemyndigheten skall särskilt uppmärksamma när det kan finnas skäl att meddela näringsförbud grundat på 1 § 2. i lagen och anmäla förhållandet till åklagaren.

Patent- och registreringsverket, PRV, skall föra ett register över näringsförbud och tillfälliga näringsförbud. Vid en ansökan om trafiktillstånd kräver tillståndsmyndigheten (länsstyrelsen) med stöd av 4 a § YTF ett intyg som PRV utfärdar på grundval av sitt näringsförbudsregister om att sökanden inte har meddelats näringsförbud. Enligt 8 § förordningen (1986:441) om underrättelser ang. näringsförbud m.m. skall underrättelser om de uppgifter och ändringar som förs in i näringsförbudsregistret fortlöpande sändas till bl.a. kronofogdemyndigheterna. Vid sambearbetningen mellan utsöknings- och yrkestrafikregistren får länsstyrelserna uppgift om meddelade näringsförbud, se avsnitt 13.

På grundval av Näringsförbudsutredningens (dir. 1994:24) betänkande Ett renodlat näringsförbud (SOU 1995:1) har regeringen i prop. 1995/96:98 Ändrade regler för näringsförbud föreslagit vissa lagändringar, som innebär skärpningar i fråga om näringsförbud i anledning av brott. Riksdagen har den 17 april 1996 antagit förslagen (bet. 1995/96:LU22, rskr. 1995/96:212). Ändringarna innebär följande. Om någon grovt har åsidosatt vad som ålegat honom i näringsverksamheten och det är påkallat från allmän synpunkt skall i princip näringsförbud alltid meddelas vid brottslighet som inte är ringa. Vidare införs en presumtion för att näringsförbud skall anses vara påkallat från allmän synpunkt vid viss kvalificerad brottslighet. Längsta tiden för näringsförbud förlängs från fem till tio år. Utredningen föreslog därvid att näringsförbudet skulle kunna meddelas enbart på grund av brott. Möjligheten att meddela näringsförbud även i andra fall, såsom vid underlåtenhet att betala skatter, tullar eller avgifter eller vid ett otillbörligt förfarande mot borgenärer, behålls dock.

*Något ytterligare om bekämpningen av den ekonomiska brottsligheten*

Ekobrottsberedningen är ett samarbetsorgan för ekobrottsfrågor inom regeringskansliet under medverkan från Justitie-, Finans- och Näringsdepartementen. Beredningen upprättades i december 1994 för att biträda justitieministern vid olika åtgärder mot ekobrott och för att utreda hur brottsbekämpningen skall organiseras i framtiden.

Beredningen har bl.a. föreslagit att myndigheterna inom ett län skall samverka för att komma åt ekonomiska brottslingar. Ett kommando mot ekonomisk brottslighet skall inrättas i varje län under ledning av landshövdingen och under medverkan av cheferna för de regionala myndigheterna — överåklagaren, länspolismästaren, länsskattechefen och länskronodirektören.

Vidare föreslår Ekobrottsberedningen i en rapport Effektivare brottsbekämpning (Ds 1996:1) att en ny myndighet, Ekobrottsmyndigheten, skall inrättas den 1 juli 1997. Den skall ha till uppgift att svara för de mest kvalificerade ekobrottmålen, oavsett var brottet har begåtts. Härutöver bör myndigheten enligt förslaget generellt ta över handläggningen av ekobrottmål i de tre storstadslänen.

I förordningen (1995:736) om regional myndighetssamverkan för bekämpning av ekonomisk brottslighet föreskrivs att det i varje län skall finnas ett regionalt samverkansorgan mot ekonomisk brottslighet, se vidare under avsnitt 13.

Nämnas bör även Riksenheten mot ekonomisk brottslighet, som har inrättats genom förordningen (1995:1015) härom. Statsåklagarmyndigheten för speciella mål, Rikskriminalpolisens rotel för utredning av ekonomisk brottslighet samt företrädare för skatteförvaltningen och exekutionsväsendet skall nämligen, enligt förordningen, under ledning av överåklagaren vid Statsåklagarmyndigheten för speciella mål samverka i fråga om bekämpning av kvalificerad ekonomisk brottslighet.

Regeringen har vidare den 16 november 1995 tillsatt en särskild utredare (dir. 1995:142) — Branschsaneringsutredningen — för att utreda vissa frågor om effektivisering av kampen mot den ekonomiska brottsligheten. Utredaren skall bl.a. överväga frågor om vandelsprövning och andra åtgärder för att sanera branscher som är särskilt utsatta för ekonomisk brottslighet. Utredaren skall också överväga vissa frågor om hur främst det förebyggande arbetet mot den ekonomiska brottsligheten kan effektiviseras genom kontroll i samband med tillstånds- eller bidragsgivning.

RRV har den 8 februari 1996 fått regeringens uppdrag att utreda hur staten och kommunerna skall kunna bli bättre på att förebygga ekonomisk brottslighet genom en ökad kontroll i samband med upphandling. En sådan kontroll syftar till att undersöka om en näringsidkare, som staten eller en kommun avser att skriva avtal med, verkligen framstår som seriös och laglydig. I uppdraget ingår att undersöka om lagregleringen av offentlig upphandling behöver ändras för att säkerställa en sådan kontroll, t.ex. genom ytterligare registerkontroll eller på något annat sätt. Vidare ingår att undersöka hur man skall kunna få en säker kontroll i fråga om upphandling från utländska företag.

*Överväganden*

En stor del av de överträdelser som sker av författningar som reglerar den yrkesmässiga trafiken begås, såsom nämnts ovan, i näringsverksamhet. Det är därför naturligt att också en stor del av samhällets resurser för att bekämpa brottslighet sätts in för att övervaka företagen i olika avseenden.

I fråga om de ovan beskrivna ingripandena företagsbot och näringsförbud krävs inte några särskilda bestämmelser speciellt för den yrkesmässiga trafiken. Vi vill emellertid kraftfullt understryka vikten av att samtliga myndigheter, som på olika sätt övervakar yrkestrafiken, samarbetar och samordnar sina insatser på alla plan. Häri ingår då naturligen att i förekommande fall verka för att såväl företagsbot som näringsförbud kommer till användning.

## 14.5 Avkriminalisering, avgifter som sanktioner m.m.

Vi har i det föregående behandlat vissa situationer där straffskärpningar har ansetts motiverade. Enligt direktiven skall vi emellertid också se på straffsystemet i dess helhet inom yrkestrafikområdet och undersöka möjliga förändringar, bl.a. i fråga om avkriminalisering och användning av avgifter i stället för straff. Av särskilt intresse i detta sammanhang är valet mellan böter och avgifter.

*Böter*

I 25 kap. BrB behandlas böter m.m. Böter skall, enligt vad som är föreskrivet för brottet i fråga, dömas ut i dagsböter, penningböter eller normerade böter. Om viss bötesform inte är föreskriven för brottet, skall böter dömas ut i *dagsböter*, eller, om brottet bör föranleda lägre straff än trettio dagsböter, i *penningböter* (25 kap. 1 §). Dagsböter skall bestämmas till ett antal av minst trettio och högst etthundrafemtio. Varje dagsbot fastställs till ett visst belopp från och med trettio till och med ettusen kr, efter vad som bedöms som skäligt med hänsyn till den tilltalades inkomst, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt. Minsta bötesbelopp är fyrahundrafemtio kr (25 kap. 2 §). Penningböter skall bestämmas till lägst etthundra kr och högst tvåtusen kr. Om ett lägre högsta belopp är särskilt föreskrivet, gäller dock detta (3 §).

År 1993 var böter påföljden i 85 procent av alla lagföringar. Böter betalas i stor utsträckning. Enligt Straffsystemkommittén (SOU 1995:91, del II s. 200) låg indrivningsresultatet år 1989 i storleksordningen 90 procent av utdömda domstolsböter. Böter som inte betalas får, om inte annat är föreskrivet, förvandlas till fängelse i lägst fjorton dagar och högst tre månader (25 kap. 8 §). Bestämmelser härom finns i bötesverkställighetslagen (1979:189).

Strafföreläggande får utfärdas beträffande brott, för vilket böter ingår i straffskalan, dock inte normerade böter. Bestämmelserna härom finns i 48 kap. RB. Det är åklagaren som utfärdar ett sådant föreläggande enligt ett skriftligt förfarande.

Bestämmelser om ordningsbot finns också i 48 kap. RB. Föreläggande av ordningsbot får utfärdas beträffande brott, för vilket inte föreskrivs annat straff än penningböter och för vilket ordningsbot bestämts i föreskrifter. Ett föreläggande om ordningsbot utfärdas av polisman (48 kap. 16 §).

VV och RPS fick den 30 mars 1994 regeringens uppdrag att gemensamt utarbeta ett handlingsprogram för övervakning av den yrkesmässiga trafiken. Myndigheterna framhåller i sin rapport (POB-337-1740-94) bl.a. att fler förseelser bör kunna beivras genom ordningsbot. I rapporten nämns också att det pågår förberedelser för att fler typer av överträdelser enligt 16 § nu gällande YTF skall omfattas av bestämmelserna om ordningsbot och att RPS kommer att ta upp frågan med Riksåklagaren (s. 20).

*Systemet med överlastavgift*

Ett avgiftssystem finns på trafikområdet när det gäller överträdelser av bestämmelserna om fordons vikt. Överlastavgift tas således ut om en lastbil eller en buss eller en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet över 30 km/tim, eller släpvagn, som dras av bil, framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än vad som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Lagen (1972:435) om överlastavgift lägger ansvaret för överträdelse av ovannämnda viktbestämmelser på ägaren av det motordrivna fordonet och för släpvagn på ägaren av det fordon som släpvagnen dras av. Lagen innehåller även en bestämmelse om att avgiften får sättas ned eller efterges då särskilda omständigheter föreligger, såsom att avgiften skulle te sig stötande från rättssäkerhetssynpunkt eller framstå som uppenbart orimlig.

*Överlastkontrollen i Norge*

Eftersom det norska systemet för bekämpning av överlaster har nämnts även i yrkestrafiksammanhang vill vi något beröra det.

I Norge sker täta kontroller av den tunga trafiken. Överlaster resulterar alltid i kännbara påföljder. Vid ett kontrollerat vägavsnitt stängs vägen helt av för den tunga trafiken. Alla tunga fordon vägs på mobila vågar, fordonens bredd och längd mäts med laser, bromsarna kontrolleras och inget fordon tillåts fortsätta sin färd innan eventuella fel har åtgärdats och böter har erlagts.

Föreskrifter beträffande kontroll, avgifter m.m. i fråga om överlast har utfärdats av Statens vegvesen, Vegdirektoratet (mars 1994). Biltilsynet, dvs. bilinspektör och polis, har befogenhet att företa viktkontroll och besluta om att ta fordon i förvar för ägarens räkning eller risk eller att förbjuda användande av fordonet intill dess att den fastställda avgiften har betalats eller säkerhet för den har ställts. Överlastavgift skall betalas inom tre veckor från det att kravet på avgift har sänts till fordonsägaren. För *utländska fordon* skall avgiften betalas eller garanteras av en godkänd garant innan fordonet lämnar kontrollstället.

Det norska systemet, som i grunden inte skiljer sig från det svenska, kan säkert ge värdefulla impulser i fråga om tillämpningen. Rent författningstekniskt vill vi peka på den nyssnämnda regeln om betalning för utländska fordon. Det bör undersökas om en sådan regel kan införas i Sverige att gälla generellt för såväl böter som avgifter. Det synes emellertid inte lämpligt att Sverige ensidigt inför en sådan regel, utan en internationell samordning, bl.a. inom ramen för EG-lagstiftningen, bör eftersträvas.

*Överväganden*

Kriminalisering innebär att straff föreskrivs för en viss handling. Bakom kriminalisering ligger ett politiskt ställningstagande att gärningen i fråga är så förkastlig att den bör vara straffsanktionerad. Därutöver medför kriminaliseringen en grund för rättsväsendet att se till att straff eller annan påföljd fastställs för den som har gjort sig skyldig till det kriminaliserade förfarandet.

Frågan om ett beteende bör vara kriminaliserat måste avgöras utifrån en avvägning mellan bl.a. straffvärdet och resursinsatserna. Det krävs en diskussion om lämpligheten av att kriminalisera olika typer av beteenden. Uppmärksamhet måste därvid ägnas åt frågan om det allmänna har tillräckliga resurser för att upptäcka och utreda

överträdelser av straffbudet samt lagföra eventuella gärningsmän. Om dessa resurser inte räcker till eller inte prioriteras till en effektiv kontrollapparat kommer bestämmelserna att framstå som tomma hot. Eventuellt utdömda påföljder kan dessutom komma att upplevas som orättfärdiga därför att de drabbar slumpartat och till synes godtyckligt.

Från principiell synpunkt bör inte i lag eller annan författning givna föreskrifter lämnas osanktionerade. Om man därför vill avkriminalisera bör den riktiga åtgärden vara att bestämmelsen som sådan mönstras ut eller ges ett annat innehåll.

Det kan emellertid av olika skäl vara svårt att helt ta bort sanktionen för vissa beteenden eller förfaranden. Däremot kan det finnas skäl att i stället införa en annan sanktion än straff mot överträdelsen. Den som bryter mot en bestämmelse som inte är straffsanktionerad slipper att bli stämplad som brottsling men utsätts likväl för en sanktion på grund av överträdelsen, t.ex. i form av en avgift.

Statskontoret har i den ovan nämnda rapporten Om taxi och annan yrkestrafik (1993:15) aktualiserat frågan om förändrade sanktioner vid yrkestrafikförseelser. Statskontoret har pekat på att olika avgiftssystem finns på närliggande områden — överlastavgift, skattetillägg, förseningsavgifter m.m. Regeringen tar i prop. 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken inte ställning till Statskontorets förslag. Den ansluter sig emellertid till vad som sägs i rapporten om att fortsatta förändringar av påföljdssystemet i riktning mot dels avkriminalisering resp. depenalisering, dels förenklingar av annat slag är önskvärda. Sådana åtgärder leder nämligen till snabbare och mera effektiva ingripanden. En ökad användning av penningböter får enligt regeringen en liknande effekt (s. 35).

Vi har med utgångspunkt i det nu sagda i vårt arbete givetvis utgått från att avkriminalisering, depenalisering och förenkling leder till snabbare och mer effektiva ingripanden. Det bör emellertid också framhållas att en ordning med avgiftsbeläggning, liksom andra sanktionsformer, får en jämförelsevis ringa effekt, om inte kontrollen och övervakningen av trafiken är tillräckligt effektiv.

Det bör vidare framhållas att själva administrationen av ett avgiftssystem kan bli kostsam, samtidigt som det medför svårigheter att kräva in avgifter från utländska förare som i Sverige gör sig skyldiga till överträdelser. I det sammanhanget kan nämnas att bestämmelserna i bötesverkställighetslagen (1979:189) träffar bötestraff och viten men inte avgifter. Särskilda bestämmelser finns också beträffande bötesverkställighet i de nordiska länderna i lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge ang. verkställighet av straff m.m. samt beträffande icke-nordiska länder i lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom.

Därtill kommer att såväl polisens som olika tillsynsmyndigheters arbete skulle kunna försvåras om bestämmelserna om kontroller, påföljder m.m. i de olika författningarna är olikartat utformade. Även detta talar för att nya påföljder inte införs.

Sammanfattningsvis har vi inte funnit skäl för avkriminalisering i något av de sammanhang som vi har behandlat. Böter framstår i stor utsträckning som en lämplig påföljd. Vi har därvid försökt att i möjligaste mån använda penningböter, som medger en smidig praktisk hantering.

Vi menar också att den mest effektiva åtgärden mot en tillståndshavare är att låta överträdelser av bestämmelserna om yrkesmässig trafik utgöra grund för återkallelse av tillståndet att bedriva sådan trafik. Samkörning av olika register är, rätt använda, härvid ett effektivt hjälpmedel för tillsyn och kontroll av hur tillståndshavaren följer de olika bestämmelserna i fråga om exempelvis yrkestrafik och skatter.

## 14.6 Samordning av insatser

Beträffande polisens kontrollfunktion på trafikområdet gäller allmänt sett följande. I varje län finns en eller flera trafikpolisenheter som har till uppgift att utföra trafikövervakning. Vid trafikpolisen tjänstgör polismän som har särskild kompetens och utbildning och som kan hantera den tekniska utrustning som tilldelats varje trafikavdelning. Ett stort antal polismän har utbildats för kontroll av fordons utrustning och beskaffenhet och erhållit RPS förordnande att utföra flygande inspektion av fordon som anträffas på väg. RPS har i en ramöverenskommelse med VV utfäst att 120 000 fordonskontroller och 60 000 kontroller av kör- och vilotider skall utföras årligen. Utöver denna överenskommelse skall polisen utföra 10 000 kontroller av transporter av farligt gods på väg. Med den centrala överenskommelsen som grund har varje vägdirektör och länspolismästare träffat avtal om det antal sådana kontroller som skall utföras i resp. län.

VV:s bilinspektörer har fr.o.m. den 1 juli 1995 förts över till polisväsendet. De utgör därmed en expertfunktion och ett stöd för trafikpolisen vid den tekniska fordonskontrollen. Dessutom blir övervakningen av främst yrkestrafiken och den tunga trafiken kontinuerlig härigenom (nedannämnda POB-337-1740-94 s. 9).

I sin rapport angående ett handlingsprogram för övervakning av yrkestrafiken (POB-337-1740-94) framhåller VV och RPS vikten av att *samordning* sker mellan de myndigheter som har till uppgift att utöva någon form av tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. Vidare

anser VV och RPS att polismyndigheterna i landet bör utarbeta ett särskilt *handlingsprogram* härför. Till grund för uppläggningen bör, anser man, ligga erfarenheterna från projektet POLY i Stockholm, ett regionalt handlingsprogram för övervakning av yrkestrafiken, vilket är anpassat efter behov och förutsättningar i länet.

I VV:s rapport till regeringen (Publ. 1995:44) föreslår verket att det inrättas *särskilda polistjänster i storstadsområdena* med uppgift att övervaka den yrkesmässiga trafiken. Även i denna rapport framhåller VV att det nämnda projektet POLY i Stockholm kan ligga till grund för en modell för den ökade tillsynen. VV nämner också att de speciella s.k. *taxipoliserna* har upphört med verksamheten i sin tidigare form. VV framhåller att en sådan typ av problemorienterad polisövervakning gör stor nytta, framför allt i storstäderna.

Vi vill understryka angelägenheten av den samordning och de åtgärder i övrigt som har beskrivits ovan. Ofta torde man på detta sätt bättre än hittills kunna utnyttja befintliga resurser. Dessa åtgärder är således i hög grad kostnadseffektiva.

Vi vill i sammanhanget även framhålla de s.k. *tunga grupper* som hittills har svarat för övervakningen av den tunga trafiken till och från Sverige. Dessa grupper finns hos vissa polismyndigheter, t.ex. i Helsingborg. Enligt vår uppfattning är det av stor vikt att det kunnande och den erfarenhet som har samlats i dessa enheter behålls även i fortsättningen.

Över lag vill vi förorda att det på fler områden inom yrkestrafiksektorn inrättas särskilda insatsstyrkor med specialkompetens för selektiva kontroller och med tillgång till register och andra nätverk för vägledning och prioriteringar i arbetet samt med en nära koppling till speciella åklagare och berörda tillsynsmyndigheter. Även nu åsyftade åtgärder torde ofta kunna vidtas inom ramen för befintliga resurser och innebära ett mera effektivt utnyttjande av dessa.

Vi vill poängtera vikten av klara målsättningar i fråga om insatsernas inriktning och omfång. De överenskommelser som träffas mellan polis och vägmyndigheter och de handlingsprogram som upprättas på skilda håll spelar i detta hänseende en betydelsefull roll.

Det förtjänar slutligen att strykas under vikten av att kontroll sker även av brott mot annan lagstiftning än den egentliga yrkestrafiklagstiftningen. Här kan nämnas de branschkartläggningar som sedan starten år 1985 har skett i RSV:s regi. Syftet är bl.a. — enligt vad som sägs i förord till kartläggningspromemoriorna — att ge granskare och revisorer en ökad branschkännedom så att de i sitt kontrollarbete är förtrogna med förhållandena inom resp. bransch och har kunskap om de villkor som företagen arbetar under. De skall kunna beskriva former av skatteundandraganden, föreslå lämpliga kontrollåtgärder i

resp. bransch samt göra en sammanvägd bedömning av behov av åtgärder beträffande viss bransch och föreslå åtgärder. Under år 1995 har sådana kartläggningar med anknytning till den yrkesmässiga trafiken skett i fråga om åkerier och taxirörelser.

# 15 Ekonomiska konsekvenser

För utredningsarbetet gäller regeringens direktiv (dir. 1994:23) om att pröva offentliga åtaganden. Enligt dessa direktiv får förslagen inte öka de offentliga utgifterna eller minska statsinkomsterna. Vidare gäller att varje möjlighet att effektivisera den offentliga sektorn bör tas till vara.

De i detta betänkande lämnade förslagen innebär i flera viktiga hänseenden förändringar i författningsstrukturen. Vi bedömer att dessa förändringar ligger inom ramen för de på området befintliga resurserna.

För den centrala myndigheten på yrkestrafikområdet, VV, krävs en viss arbetsinsats med att ge ut föreskrifter och allmänna råd. Dessa uppgifter kan dock sägas ingå i verkets löpande uppgifter, som det dessutom sedan länge har funnits ett stort behov av och som får bedömas rymmas inom VV:s nuvarande åligganden.

Vi bedömer att förslagen i stort sett leder till effektiviseringar och därför inte kommer att medföra ökade kostnader för de regionala prövningsmyndigheterna. Förslagen bygger i stor utsträckning på rationaliseringar av de arbetsuppgifter som redan i dag existerar för myndigheterna.

I det sammanhanget vill vi särskilt framhålla de förslag vi lägger fram avseende sambearbetning mellan olika register. Att skapa rutiner för sådan sambearbetning och att få en väl fungerande ordning genererar visserligen initialt vissa kostnader men dessa är av engångsnatur. När systemet väl tagits i bruk kan dock arbetskostnaderna förväntas bli lägre än med ett manuellt kontrollsystem och då föranleda en inte obetydlig total kostnadsminskning. Detsamma kan sägas gälla för informationsutbytet mellan myndigheterna på området.

I samband med att ny lagstiftning för en samhällssektor träder i kraft finns naturligt nog ett ökat informationsbehov. Vi menar att kostnaderna härför inte kan bedömas uppgå till några betydande belopp. Därtill kommer att branschens organisationer och andra aktörer kan förväntas att för sina resp. medlemmar i stor utsträckning medverka till att informera om nyheterna i regelverket och de förändrade kraven i olika hänseenden.

Vi har vidare föreslagit en samordning av den särskilda förarlegitimationen för taxi med körkortsbehörigheten TAXI. Denna samordning kan inte förväntas medföra ökade kostnader för staten. I den mån

förslaget kan medföra någon ökning av kostnaderna kan denna förväntas finanserias genom avgifter för prov och utfärdande, som alltså kommer att falla på den enskilde.

# 16 Ikraftträdande

De förslag som lämnas i detta betänkande bör kunna träda i kraft senast den 1 januari 1998.

Förslaget till höjningar av de ekonomiska krav som bör ställas på en innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik kräver vissa kommentarer i fråga om tidpunkten för ett ikraftträdande.

De höjningar av beloppen som vi har föreslagit bör även omfatta rörelser som är i drift enligt befintliga tillstånd. Grunden härtill är att företagen fortlöpande skall uppfylla gällande krav. Det krävs då att rörelserna ges en skälig övergångstid att anpassa sig till de nya kraven. I det sammanhanget kan sneglas på den tidsrymd om tre år, som vid ändringen i aktiebolagslagen av lägsta tillåtna aktiekapital i privata aktiebolag bestämdes för ikraftträdandet (SFS 1994:802, p. 3 övergångsbestämmelserna). När det gäller de nu aktuella ekonomiska kraven bör dock en tidsrymd om två år från ikraftträdandet vara tillräcklig för att tillståndshavarna skall kunna anpassa sig.

Vi föreslår att bestämmelsen om spärrtid i nuvarande 11 a § YTF upphävs. Genom en övergångsbestämmelse bör anges att en enligt den äldre bestämmelsen bestämd spärrtid inte utgör hinder för att pröva en ansökan om trafiktillstånd enligt de nya bestämmelserna.

I fråga om dispens från skyldigheten enligt 7 kap. 1 § nya YTF att förse ett fordon som används i taxitrafik med en taxameter, kan anmärkas att vi föreslår att en tidsbegränsning för sådana undantag skall införas. Enligt förslaget skall ett undantag kunna gälla för högst två år. Undantag från krav i fråga om taxameter som kan ha meddelats enligt äldre bestämmelser bör då rimligen kunna upphöra att gälla två år efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna.

Samordningen med den nya körkortslagstiftningen kan kräva vissa övergångsbestämmelser, som får övervägas under beredningen.

# 17 Författningskommentarer

## 17.1 Förslaget till yrkestrafiklag

### 1 kap. Lagens tillämpningsområde

**1 §** Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

— bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och

— innebär att fordon och förare mot betalning ställs till förfogande åt allmänheten för transporter av personer eller gods.

Lagen innehåller också särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).

Första och tredje styckena motsvarar 1 § gällande lag.

Andra stycket föranleds av att kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter föreslås upphävd och att motsvarande bestämmelser i stället tas in i nya YTL (4 kap.).

**2 §** Yrkesmässig trafik kan drivas som

| | |
|---|---|
| 1. Linjetrafik | Yrkesmässig trafik för persontransporter om den är tidtabellsbunden och ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten. |
| 2. Taxitrafik | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik. |
| 3. Beställningstrafik med buss | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik. |
| 4. Godstrafik | Sådan yrkesmässig trafik som avser transport av gods. |

Paragrafen motsvarar 2 § gällande lag. Beträffande innebörden av de olika begreppen hänvisas till förarbetena till den nuvarande bestämmelsen, prop. 1987/88:78, främst s. 46 ff. Märk att sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med tung lastbil, terrängmotorfordon (bl.a. terrängvagnar) eller traktortåg, som inte är linjetrafik, behandlas som beställningstrafik med buss.

**3 §** Med trafikhuvudman avses i denna lag en huvudman enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

Paragrafen motsvarar 3 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, vilken lag enligt vårt förslag skall upphävas (se övergångsbestämmelserna).

## 2 kap. Trafiktillstånd

*Tillståndsplikt*

**1 §** Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

En trafikhuvudman får utan tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

Första stycket motsvarar 3 § första stycket gällande lag.

Andra stycket motsvarar 1 och 6 §§ LRL. Innebörden, som har förtydligats i förhållande till nu gällande bestämmelser, är att det obetingat krävs linjetrafiktillstånd för en trafikhuvudman som vill utföra linjetrafik över en länsgräns. Denna fråga har behandlats i avsnitt 7.3. — Trafikutövarbegreppet kommenteras i avsnitten 4.5, 7.2 och 7.3.

*Prövningsmyndigheter*

**2 §** Frågor om trafiktillstånd prövas,

a) om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där han är folkbokförd,

b) om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, häri inräknat offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person där företagets ledning

finns utanför Sverige, prövas frågor om trafiktillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

Vägverket prövar frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

Paragrafen ersätter 4 § första stycket nu gällande lag och 4 a § sista stycket gällande YTF. Den har emellertid förtydligats på så sätt att vissa offentligrättsliga juridiska personer nämns. Detta är en exemplifiering, som alltså inte utesluter att det undantagsvis kan finnas andra offentligrättsliga juridiska personer som kan komma i fråga för trafiktillstånd. De viktigaste privaträttsliga juridiska personerna framgår av 4 §. — Uttrycket ''verksamhetens ledning'' syftar på sådana juridiska personer som enligt naturligt språkbruk inte är att betrakta som ''företag''.

Forumbestämmelserna innebär att det inte längre är den ursprungliga tillståndsmyndigheten som är rätt prövningsmyndighet utan i varje situation — vid ansökan, tillsyn, återkallelse etc. — är det länsstyrelsen i folkbokföringslänet resp. länet där ledningen finns som skall göra prövningen enligt första stycket.

Frågorna om prövningsmyndighet behandlas i avsnitt 4.16.

*Trafikansvariga*

**3 §** Hos juridiska personer som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt (trafikansvariga).

En trafikansvarig skall också finnas för näringsverksamhet som med trafiktillstånd drivs i Sverige av utomlands bosatta näringsidkare.

**4 §** Trafikansvariga är

1. i aktiebolag eller ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan eller annars en styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,
2. i kommanditbolag eller andra handelsbolag varje bolagsman,
3. i ideella föreningar eller stiftelser en styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett,
4. i europeiska ekonomiska intressegrupperingar företagsledaren,
5. i utländska företag (filialer) den verkställande direktören i filialen,
6. i statliga eller kommunala organ eller hos andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1—5 den eller de som organet respektive den juridiska personen har utsett,
7. för näringsverksamhet som drivs av utomlands bosatta näringsidkare föreståndaren.

Om det finns särskilda skäl, får prövningsmyndigheten medge

a) att någon annan än den som nu har angetts skall vara trafikansvarig

b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

Nuvarande regler om trafikansvariga finns främst i 5—7 §§ YTL. I förhållande till dagens regler görs i den nya lagen vissa tillägg och justeringar. I 3 § har en trafikansvarigs roll preciserats. I 4 § nämns uttryckligen kommanditbolag såsom en variant av handelsbolag. Detta klarläggande har föranletts av ett praktiskt behov som visat sig vid tillämpningen. Vidare har lagts till stiftelser, europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG) och utländska företag (filialer) samt utomlands bosatta näringsidkare. — Beträffande EEIG, se lagen (1994:1927) om europeiska ekonomiska intressegrupperingar. Vad gäller utländska företag (filialer) och utomlands bosatta näringsidkare se lagen (1992:160) om utländska filialer m.m. Enligt den lagen skall det i en sådan filial finnas en verkställande direktör och för verksamhet som bedrivs i Sverige av utomlands bosatta svenska eller utländska medborgare en i Sverige bosatt föreståndare med ansvar för den här bedrivna verksamheten. En nyhet är också att staten, en kommun m.fl. skall ha en trafikansvarig. Slutligen har som kriterium för medgivande enligt 4 § sista stycket angivits ''särskilda skäl'' mot tidigare ''synnerliga skäl'' för att möjliggöra en mera flexibel tillämpning än dagens regel tillåter. Därjämte föreslås möjlighet att undanta kommanditdelägare från att vara trafikansvarig.

Se vidare avsnitt 4.6.

*Gemensamma regler om tillståndsprövning*

**5 §** Trafiktillstånd får meddelas endast 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.

Paragrafen motsvarar 6 § första stycket gällande lag.

**6 §** I fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare skall prövningen enligt 5 § avse den eller dem som är trafikansvariga.

Därutöver skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person och en utomlands bosatt näringsidkare avse den juridiska personen respektive näringsidkaren i sig samt följande personer:

1. Verkställande direktören och annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,
2. styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med

den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse,

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

Paragrafen motsvarar i stort 6 § andra och tredje styckena gällande lag. Förut berörda tillägg och ändringar får dock genomslag även i denna paragraf. Beträffande den krets av personer, som utöver de trafikansvariga skall genomgå lämplighetsprövning, hänvisas till avsnitt 4.6 samt prop. 1987/88:78 s. 49 f. Se också prop. 1975:6 s. 139 f. och 199 ff. Jämför TRAFIK-Rättsfall, Kommentarer 1995 s. 428 f. Med skrivningen i punkt 1 "eller på annat sätt" avses exempelvis en majoritetsaktieägare som står utanför styrelsen. Därutöver kan tilläggas att en person med s.k. generalfullmakt att sköta en rörelse torde kunna anses som en person som har en sådan ledande ställning att han eller hon skall prövas. En juridisk person, t.ex. ett aktiebolag som är majoritetsägare i en annan juridisk person, bör också kunna anses ha en sådan ställning.

Kommanditdelägare skall prövas enligt 6 § även om vederbörande enligt 4 § har undantagits från att vara trafikansvarig.

**7 §** Om någon av dem som anges i 6 § byts ut eller om det tillkommer någon sådan, skall den nyes lämplighet prövas.

Paragrafen motsvarar i stort 7 § gällande lag. "Tillkommande" har dock lagts till.

**8 §** Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov.

Provet skall avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om i första hand

a) rättsregler,
b) företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
c) tekniska normer och driftsförhållanden,
d) trafiksäkerhet.

Kravet på yrkeskunnande skall även anses uppfyllt av den som kan förete ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med rådets direktiv därom.

I dag regleras yrkeskunnandet närmare i 5 a § YTF. Vi har ansett dessa regler så viktiga att huvuddragen av dem bör tas in i lagen. Frågor om undantag regleras i 2 kap. 5 § nya YTF.

Beträffande EG-bestämmelsen i tredje stycket se avsnitt 3.

Yrkeskunnandet behandlas i avsnitt 4.7.

**9 §** Innehavaren av trafiktillstånd skall ha tillräckliga ekonomiska resurser att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget. Vid prövningen härav skall främst beaktas företagets likviditet och soliditet.

Föranleder särskilda skäl inte till annat skall tillståndshavaren anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver enligt följande.

a) Vid tillstånd till godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt överstigande sex ton och till persontransporter med fordon som är inrättade för flera än nio personer inklusive föraren:

| Antal motordrivna fordon som trafiken avser | Kapitalkrav, kr |
|---|---|
| 1 fordon | 100 000 |
| 2 fordon | 200 000 |
| Fler än 2 fordon | 200 000<br>och därutöver för varje tillkommande fordon<br>50 000 |

b) Vid tillstånd till godstransporter med fordon som har en tillåten totalvikt av högst sex ton och till persontransporter med fordon som är inrättade för högst nio personer inklusive föraren:

| Antal motordrivna fordon som trafiken avser | Kapitalkrav, kr |
|---|---|
| 1 fordon | 75 000 |
| 2 fordon | 150 000 |
| Fler än 2 fordon | 150 000<br>och därutöver för varje tillkommande fordon<br>35 000 |

De ekonomiska kraven finns i dag i 5 b § YTF. Liksom i fråga om yrkeskunnandet har den bedömningen gjorts att huvuddragen i nu aktuella regler bör tas in i lagen. — Bestämmelserna anger vilka krav som ställs för ett resp. flera motordrivna fordon av det slag som anges i 1 kap. 1 § nya YTL. Släpfordon, som inte heller skall yrkestrafikanmälas, beaktas därvid inte. Beträffande traktortåg tillämpas beloppskraven på själva traktorn. I förhållande till gällande regler har kapitalkraven höjts väsentligt. Bestämmelserna är så uppbyggda att det i normalfallet skall räcka med att aktuellt kapitalkrav är uppfyllt. Detta utesluter emellertid inte att högre krav kan te sig motiverade vid en

helhetsbedömning i det enskilda fallet. Kompletterande regler finns i 2 kap. 6 och 7 §§ YTF. Anmälan av fordon regleras i 5 kap. YTF.
De ekonomiska kraven behandlas i avsnitt 4.8.

**10** § Den som söker tillstånd skall kunna styrka att han uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §. Den som innehar tillstånd skall kunna styrka att han fortlöpande uppfyller detta krav.

Paragrafen saknar direkt motsvarighet i dagens regler. Märk att kapitalkravet skall vara fortlöpande uppfyllt.

*Särskilda regler för linjetrafik*

**11** § Tillstånd till linjetrafik får inte ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva järnvägstrafik. Tillstånd får dock alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning skulle uppnås därigenom.

I dag gäller härom 8 § YTL. I förhållande härtill har här den ändringen gjorts att någon prövning inte skall ske gentemot trafikhuvudmannens vägtrafik. Se angående detta avsnitt 7.2.

*Villkor för tillstånd*

**12** § Trafiktillstånd får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl.
Tillstånd till linjetrafik får även förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som avses i 11 §.

**13** § I fall som avses i 12 § första stycket får villkor meddelas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden.
I fall som avses i 12 § andra stycket får villkor meddelas endast i samband med att tillstånd ges eller omprövas enligt 15 §.

I dag gäller i fråga om detta 9 § YTL. I de nya reglerna har uttryckligen slagits fast vilka villkor som får meddelas endast i samband med att tillstånd ges eller omprövas och vilka villkor som får meddelas även senare under tillståndstiden. Se härom avsnitt 4.10.
Andra stycket i dagens 9 § YTL återfinns i reviderad form i 7 kap. 2 § nya YTF. Se avsnitt 9.7.

*Giltighet av tillstånd*

**14 §** Trafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet begränsas till viss tid eller till vissa transporter.

Paragrafen motsvarar 10 § i gällande lag. Se angående överväganden om tidsbegränsning av tillstånd avsnitt 4.11.

**15 §** När tio år har förflutit efter det att ett tillstånd till linjetrafik har meddelats och därefter vart tionde år kan tillståndets fortsatta giltighet prövas på nytt enligt 11 §. Prövningen skall göras endast om någon som bedriver järnvägstrafik och berörs av linjetrafiken begär det.

En sådan begäran får ges in till prövningsmyndigheten tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden. Om tillståndet är begränsat till viss tid, skall begäran ges in senast ett år före utgången av den tiden.

I dag gäller angående detta 11 § YTL och 10 och 11 §§ YTF. I förhållande härtill tas nu den specifika rätten för en trafikhuvudman att begära omprövning bort. Detta är en följd av att skadlighetsprövning enligt 11 § inte längre skall ske gentemot trafikhuvudmannens vägtrafik. ''Statens järnvägar'' har mot bakgrund av trafikhuvudmännens järnvägstrafik och konkurrerande järnvägsföretag bytts ut mot en mera generell skrivning. I övrigt har paragrafen redigerats om i förhållande till gällande lydelse. Jämför 2 kap. 11 och 12 §§ nya YTF. Se närmare avsnitt 7.2.

**16 §** Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller, om inte prövningsmyndigheten på grund av särskilda skäl medger längre giltighetstid, under högst sex månader räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet.

För verksamheten skall det finnas en föreståndare som har godkänts av prövningsmyndigheten. I fråga om denne skall 5 § tillämpas.

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

I dag gäller härom 13 § YTL. I förhållande härtill har tidsgränserna i första och tredje styckena om ett år resp. två månader ändrats till sex månader resp. en månad. Anledningen till detta är att dagens regler bedömts vara väl generösa. I gengäld är regeln i första stycket inte längre absolut utan längre tid kan medges vid särskilda skäl.

*Särskilda regler för persontransporter*

**17 §** Den som har tillstånd till persontransporter får även frakta gods med fordon som tillståndet avser.

Paragrafen motsvarar 12 § i gällande lag.
Se avsnitt 8.16.

**18 §** Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att genom lämpliga åtgärder låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar.

Taxan skall vara uppbyggd så att priset för transporten dels enkelt kan bedömas före färden, dels med kännedom om körd sträcka och nyttjad tid enkelt kan beräknas efter färden.

Bestämmelser om prisinformation finns också i prisinformationslagen (1991:601).

Första stycket motsvarar i stort nuvarande 14 § YTL. Bestämmelserna i första och andra styckena ger tillsammans med 8 kap. 2 § regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (Vägverket) grunden för att meddela föreskrifter i ämnet. Se vidare punkt 2 i 11 kap. 1 § nya YTF samt straffbestämmelse i 9 kap. 4 § YTF. Bakgrunden till regleringen behandlas i avsnitt 9.5. Befogenhet kan också ges en länsstyrelse att inom länet meddela kompletterande föreskrifter, t.ex. vid flygplatser. Se 11 kap. 2 § förslaget till ny YTF samt avsnitt 9.2 i betänkandet.

Tredje stycket i 18 § har lagts till.

## 3 kap. Taxiförarlegitimation m.m.

Bestämmelser om särskild förarlegitimation finns i dag i 14 a § YTL samt i 12 d och 12 e §§ YTF. Nu föreslås att dagens regler byggs ut väsentligt. Taxibehörigheten i körkort tas bort. I väsentliga avseenden får vissa körkortsregler utgöra förebild för reglerna om taxiförarlegitimation. Kompletterande regler ges i den nya YTF. Taxiförarlegitimationen behandlas i avsnitt 8.

*Krav på taxiförarlegitimation*

**1 §** En personbil eller en lätt lastbil får föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation.

Enligt dagens regler i 14 a § YTL krävs särskild förarlegitimation endast i *taxitrafik* i detta begrepps betydelse enligt 2 § (1 kap. 2 § nya YTL). Närbesläktad härmed är *linjetrafik* med personbil eller lätt lastbil. Detta slag av trafik utgör ofta s.k. efterfrågestyrd kompletteringstrafik och brukar utföras med vanliga taxifordon. Skäl har därför ansetts föreligga att kräva taxiförarlegitimation även för sådan trafik. Därigenom behövs ingen särskild reglering för detta slag av trafik i körkortslagstiftningen, jämför 5 § gällande körkortslag (KKL).

*Prövningsmyndigheter*

**2 §** Frågor om taxiförarlegitimation prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden eller innehavaren är folkbokförd.

Frågor om taxiförarlegitimation för den som inte är folkbokförd i Sverige prövas av Länsstyrelsen i ... län.

Enligt dagens regler prövas en ansökan om taxiförarlegitimation av länsstyrelsen i sökandens folkbokföringslän (4 § andra stycket YTL). Frågor om återkallelse prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen (14 a § andra stycket sista meningen YTL).

De nu föreslagna reglerna innebär att såväl ansökan som andra frågor om taxiförarlegitimation, liksom när det gäller trafiktillstånd, prövas av länsstyrelsen i det län där vederbörande är folkbokförd vid det aktuella tillfället. Se härom avsnitt 8.13.

Regler saknas i dag om behörig myndighet för den som inte är folkbokförd i Sverige. Därför föreslås bestämmelsen i andra stycket. Se härom avsnitt 8.14.

*Prövningen av taxiförarlegitimation*

**3 §** Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter, och
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B under minst två år gäller inte den som inom de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast i förening med ett giltigt körkort. Den får förenas med villkor som är motiverade av medicinska

eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

Paragrafen saknar motsvarighet i dag.

Beträffande punkterna 1—3 och yrkeskunnandet i punkt 4 se avsnitt 8.7 samt beträffande vandelsprövningen i punkt 4 avsnitt 8.8.

Kravet i punkt 2 på minst två års innehav av körkort med behörigheten B innebär att sådant körkort skall ha innehafts utan avbrott under denna tid. Visst undantag härifrån regleras i andra stycket. Vid innehav av D-behörighet gäller inte tvåårsregeln.

Jämför 15 c § KKL i fråga om rätt för innehavare av utländska körkort att föra svenskregistrerade motordrivna fordon i yrkesmässig trafik.

Bemyndigande för Vägverket, VV, att meddela föreskrifter angående de medicinska kraven finns i 11 kap. 1 § nya YTF.

**4 §** Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov.

Motsvarar 12 d § första meningen i gällande YTF. Se kommentaren till 3 kap. nya YTF.

**5 §** Genom förhandsbesked kan prövas om det föreligger hinder mot att taxiförarlegitimation ges.

Paragrafen saknar motsvarighet i dag. Jämför 11 § KKL. Se avsnitt 8.15.

**6 §** I ett mål eller ärende om taxiförarlegitimation får den enskilde föreläggas att ge in läkarintyg.

Paragrafen saknar direkt motsvarighet i dag. Jämför 42 § KKL och 11 § tredje stycket KKF.

**7 §** Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för sådan prövning av medicinska krav som avses i denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter.

Paragrafen saknar motsvarighet i dag. Jämför 7 § sista stycket KKL.

**8 §** Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne är olämplig att inneha sådan legitimation, skall läkaren anmäla det till prövningsmyndigheten. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta innehavaren.

Paragrafen saknar motsvarighet i dag. Jämför 17 a § KKL. I förhållande till denna paragraf har bestämmelsen här gjorts mera stringent.

*Krav på förarbehörighet i vissa fall*

**9** § Traktortåg eller tung terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörigheten C, D eller E eller har taxiförarlegitimation.

Se avsnitt 8.7.

## 4 kap. Internationella vägtransporter m.m.

I dag regleras dessa frågor i förordningen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV.

Frågor om de internationella vägtransporterna behandlas i avsnitt 10.

*Inledande bestämmelse*

**1** § Med internationella vägtransporter avses yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

Om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns särskilda bestämmelser.

Bestämmelsen i första stycket motsvarar 2 § första meningen KIV. I enlighet med den uppdelning av regelsystemet på trafik inom resp. utom EES som vi föreslår har lagts till ett andra stycke beträffande trafiken inom EES. Härmed åsyftas EG:s regelverk och förslaget till förordning (0000:000) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Det kan tilläggas att bestämmelserna i detta kapitel är avfattade med den utgångspunkten att bilaterala avtal som Sverige ingått med andra länder och multilaterala överenskommelser som Sverige har anslutit sig till saknar betydelse för trafiken inom EES. Om så inte skulle vara fallet när den nya YTL träder i kraft får vidtas de justeringar, alternativt beslutas de övergångsbestämmelser som behövs.

*Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i Sverige*

**2 §** Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med en buss eller lastbil som är registrerad i Sverige får drivas endast av den som har trafiktillstånd enligt denna lag.

Paragrafen motsvarar delvis 3 § KIV. Den omfattar såväl cabotagetrafik som annan yrkesmässig trafik utom landet. Såsom framgår av 1 § med kommentar regleras trafiken inom EES särskilt.

**3 §** På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 2 § krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd).

Härom gäller i dag 4 § KIV. Det transporttillstånd som nämns avser tillstånd som en svensk transportör enligt 6 § ansöker om hos VV i fråga om persontransporter och hos Generaltullstyrelsen, GTS, i fråga om godstransporter.

Bestämmelserna i 2 och 3 §§ innebär alltså att det i förekommande fall krävs förutom ett svenskt trafiktillstånd även ett transporttillstånd av VV eller av GTS.

De överenskommelser som avses är bilaterala avtal. Förhandlingar om sådana avtal och om tillståndskvoter enligt dem förs av Kommunikationsdepartementet.

*Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet*

**4 §** Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med en buss eller lastbil som är registrerad i utlandet får drivas endast av den som har tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter.

Bestämmelsen motsvarar i stort 5 § första stycket KIV. De tillstånd som krävs enligt bestämmelsen meddelas av den behöriga utländska myndigheten och motsvaras närmast av ett svenskt trafiktillstånd. Tillståndet får skiljas från det transporttillstånd som avses i 3 §.

I 5 § andra stycket KIV ges en möjlighet för GTS att efter samråd med VV föreskriva att tillstånd kan krävas för internationella vägtransporter även om de inte utförs i yrkesmässig trafik. De transporter som avses är sådana för egen räkning/firmabilstrafik som utförs av utländska transportörer till och från Sverige, och för vilka tillståndskrav kan föreskrivas enligt bilaterala avtal. Motsvarande transporter

som utförs av svenska transportörer i Sverige är undantagna från tillståndskrav. Tillstånd bör då inte heller krävas av utländska transportörer.

Enligt tredje stycket i 5 § KIV kan tillståndskravet i bl.a. första stycket avtalas bort genom överenskommelse mellan Sverige och en annan stat. Bestämmelsen torde vara överflödig mot bakgrund av att ett nationellt grundtillstånd alltid antas få krävas av varje transportör som bedriver trafik oavsett hemland. Den har därför inte tagits med i detta förslag.

**5 §** På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 § utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet.

Bestämmelsen saknar motsvarighet i dag och har lagts till för att i förtydligande syfte erinra om det tillståndskrav som kan gälla enligt bilaterala avtal. Bestämmelsen innebär således inte någon ändring i nu gällande ordning. Jämför 3 § i fråga om där avsedda fordon. Avtalen är av samma slag som åsyftas där.

*Prövningsmyndigheter*

**6 §** Frågor om transporttillstånd enligt 3 § prövas såvitt avser persontransporter av Vägverket och såvitt avser godstransporter av Generaltullstyrelsen.

Paragrafen motsvarar 4 resp. 6 §§ KIV men har justerats i väsentliga avseenden. VV blir enligt bestämmelsen behörig att pröva samtliga frågor som rör persontransporter utanför EES inkl. cabotage, medan GTS behörighet över huvud taget inte omfattar frågor om tillstånd till sådana transporter. GTS behörighet omfattar i stället samtliga frågor om tillstånd till godstransporter utanför EES inkl. frågor om tillstånd till cabotage. Sistnämnda slag av trafik tillåts dock i allmänhet inte enligt de bilaterala avtalen med andra länder. Hittills har, enligt särskilda bestämmelser härom, gällt att tillstånd till cabotagetrafik, i den mån den över huvud taget tillåts, beviljas av regeringen. Bestämmelsen innebär således i den delen en nyordning.

*Tillståndsprövning m.m.*

**7 §** Transporttillstånd får meddelas endast den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken.

Paragrafen motsvarar 7 § KIV.

**8 §** När ett transporttillstånd meddelas skall det förenas med de villkor som behövs.

Paragrafen motsvarar 8 § KIV.

**9 §** Ett transporttillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har meddelat det.

Bestämmelsen motsvarar 9 § KIV. — Av YTL:s uppbyggnad och utformning följer att tillstånd av olika slag inte får överlåtas. I enlighet med i dag gällande bestämmelser tas här upp ett undantag från denna regel.

## 5 kap. Återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitimation m.m.

*Återkallelse av trafiktillstånd*

Frågor härom behandlas i avsnitt 4.12.

**1 §** Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt 2 kap. 5 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas av prövningsmyndigheten.

Om missförhållandena inte är så allvarliga att återkallelse bör ske, kan i stället varning meddelas.

Paragrafen motsvarar 15 § YTL.

**2 §** Ett tillstånd skall alltid återkallas enligt 1 § om en tillståndshavare, en trafikansvarig eller någon annan prövad som avses i 2 kap. 6 §

1. har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,
2. har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av

a) denna lag, yrkestrafikförordningen (0000:000) eller föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa författningar,

b) författningar eller föreskrifter om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förares kör- och vilotider, fordons vikt och mått, fordons utrustning och beskaffenhet eller andra bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken eller trafiksäkerheten,

c) bestämmelser i författningar om löne- och anställningsförhållanden i branschen,

3. på väsentligt sätt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller

4. på väsentligt sätt har åsidosatt villkor för tillståndet.

Ett tillstånd skall också återkallas, om det vid prövning som avses i 2 kap. 7 § framgår att någon av dem som prövningen avser är olämplig.

Härom gäller i dag 11 a § YTF. Här regleras fall av obligatorisk återkallelse, där således varning inte kan komma i fråga. I förhållande till dagens regler har bestämmelserna under 2 b i förslaget förtydligats i syfte att markera att återkallelse skall ske vid överträdelse av alla bestämmelser som är av väsentlig betydelse för trafiken eller trafiksäkerheten. Punkten 4 är ny.

Punkten 4 i gällande YTF har inte någon motsvarighet i 5 kap. 2 § YTL. Den är så allmänt utformad att den får anses täckas av 1 §.

Dagens bestämmelser i 11 a § sista stycket YTF om spärrtid saknar också motsvarighet i den nya lagstiftningen.

Sista stycket motsvarar 17 § YTL, dock att återkallelse nu är obligatorisk.

**3 §** Ett ärende som avses i 2 § får inte avgöras utan att tillståndshavaren har getts skälig tid att byta ut en trafikansvarig eller annan vars lämplighet prövas. Om inte heller den nye godkänns skall tillståndet återkallas.

Paragrafen motsvarar i stort 11 b § gällande YTF. Dock har utbytesmöjligheten nu vidgats så att den omfattar sådana prövade som avses i såväl 2 kap. 6 § som 2 kap. 7 §. Anledningen till detta är avfattningen av direktiv 74/561/EEG resp. 74/562/EEG. En sådan ordning synes också i och för sig vara naturlig.

**4 §** Ett tillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

Paragrafen motsvarar 16 § gällande YTL.

*Återkallelse av taxiförarlegitimation m.m.*

Dessa frågor behandlas i avsnitten 8.9—8.13.

**5 §** En taxiförarlegitimation skall återkallas av prövningsmyndigheten om innehavaren

1. genom brottslig gärning har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik enligt 3 kap. 1 §,
2. inte längre uppfyller de medicinska krav som avses i 3 kap. 3 §,
3. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, eller
4. begär att legitimationen skall återkallas.

Om de missförhållanden som avses i första stycket 1 inte är så allvarliga att återkallelse bör ske, kan i stället varning meddelas.

Beträffande detta gäller i dag 14 a § andra stycket YTL. Den nya bestämmelsen medger att återkallelse kan ske även av medicinska skäl samt om föreläggande att ge in läkarintyg inte följs eller innehavaren begär att legitimationen skall återkallas. Jämför 16 § KKL. I andra stycket har möjlighet att meddela varning införts. Se avsnitt 8.

**6 §** En taxiförarlegitimation skall återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att slutligt återkallas enligt 5 §.

Paragrafen saknar i dag motsvarighet. Jämför beträffande körkort 19 § KKL.

**7 §** En taxiförarlegitimation skall tas om hand av en polismyndighet eller en åklagare

1. om förutsättningar föreligger enligt x § körkortslagen (0000:000) att ta hand om innehavarens körkort,
2. om det annars på sannolika skäl kan antas att legitimationen kommer att återkallas enligt 5 §,
3. om körkortet eller legitimationen har återkallats.

En taxiförarlegitimation som annars skulle gälla är ogiltig medan den är omhändertagen.

**8 §** Om en taxiförarlegitimation har omhändertagits på annan grund än att förutsättningar att omhänderta innehavarens körkort föreligger, skall prövningsmyndigheten utan dröjsmål avgöra om legitimationen skall återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

**9 §** När en taxiförarlegitimation återkallas eller tas om hand eller blir ogiltig av något annat skäl skall innehavaren efter anmaning överlämna den till Vägverket eller en polismyndighet.

**10 §** Om en taxiförarlegitimation har blivit ogiltig endast på grund av att föreskriven körkortsbehörighet saknas, skall legitimationen lämnas ut i samband med att körkortet lämnas ut.

Möjlighet att omhänderta en särskild förarlegitimation saknas i dag. Jämför beträffande körkort 23 § KKL och 50 § KKF. Underlåtenhet att överlämna taxiförarlegitimation är inte straffbelagd i dag, se 12 e § andra stycket gällande YTF jämfört med 16 §. Någon straffbe-

stämmelse i detta hänseende har inte heller tagits upp i detta lagförslag.

Se i övrigt om omhändertagande m.m. avsnitten 8.10 och 8.15.

*Återkallelse av transporttillstånd*

**11** § När ett trafiktillstånd återkallas skall även berörda tillstånd enligt 4 kap. 3 § återkallas av prövningsmyndighet som avses i 4 kap. 6 §.

I övrigt skall reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1—4 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd.

Bestämmelsen motsvarar delvis 12 § KIV, men har anpassats till återkallelsegrunderna beträffande trafiktillstånd. Ett transporttillstånd kan enligt andra stycket återkallas efter en självständig prövning av förutsättningarna härför.

*Gemensamma bestämmelser*

**12** § Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

Se 18 § KKL samt avsnitt 4.12.

**13** § Med en svensk dom jämställs en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

Se 26 § KKL.

**14** § Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

Se 45 § första stycket KKL.

*Tillsyn m.m.*

**15** § Prövningsmyndigheterna utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. De skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och

arbetsmiljö uppfylls samt att yrkesmässig trafik bedrivs under lika konkurrensvillkor mellan olika trafikutövare.

Prövningsmyndigheterna utövar också tillsyn över att innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen.

Jämför i dag 19 § YTL. I förhållande härtill har trafikmiljö- och konkurrensaspekterna lagts till. Beträffande dessa frågor se avsnitt 6 resp. 13.

Vidare har det inte ansetts behövligt att — som för närvarande i 19 § YTL — särskilt föreskriva att prövning får ske av att förutsättningarna för tillstånd alltjämt föreligger. Det får anses ligga i sakens natur att tillsynen innefattar denna befogenhet och skyldighet. Jämför prop. 1993/94:168 s. 18 och 19.

**16** § Bestämmelser om tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Paragrafen motsvarar 20 § gällande YTL.

## 6 kap. Straffbestämmelser m.m.

Dessa frågor behandlas i avsnitt 14. Märk att det subjektiva rekvisitet genomgående har preciserats.

*Olaga yrkesmässig trafik m.m.*

**1** § Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

Jämför i dag 21 § YTL. Straffskalan föreslås nu höjd från böter eller fängelse i högst sex månader till böter eller fängelse i högst ett år.

*Beställaransvar*

**2** § Har yrkesmässig trafik drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

Jämför i dag 22 § YTL. I förhållande härtill har bestämmelsen gjorts generell så att den nu omfattar all yrkesmässig trafik. Vidare föreslås straffskalan ändrad från böter till böter eller fängelse i högst ett år. Se härom avsnitt 14.2.3.

*Brott mot bestämmelserna om taxiförarlegitimation*

**3 §** Den som i strid mot 3 kap. 1 § uppsåtligen för fordon utan att inneha taxiförarlegitimation döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot 3 kap. 1 § anlitar förare som saknar taxiförarlegitimation.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats för taxiförarlegitimationen döms till böter.

Första stycket är nytt. Andra stycket motsvarar andra ledet i nuvarande 21 § andra stycket YTL. Straffskalan har dock utökats med fängelse. Tredje stycket är nytt.

*Brott mot bestämmelserna om krav på förarbehörighet i vissa fall*

**4 §** Den som uppsåtligen bryter mot 3 kap. 9 § döms till böter.

**5 §** Den som i fall som avses i 3 kap. 9 § uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar åt eller på annat sätt tillåter annan att föra fordon utan att denne är berättigad till det döms till böter.

Både 4 och 5 §§ är nya, se avsnitt 14.2.5. Jämför 35 och 36 §§ KKL.

*Hindrande av fortsatt färd*

**6 §** Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd därav får en polisman eller en tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Därvid får medges att fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får medges att det omedelbart förs ut ur landet.

En motsvarighet till bestämmelsen finns i 18 § kungörelsen om internationella vägtransporter. Förande till verkstad är aktuellt exempelvis när taxameterutrustningen inte uppfyller gällande föreskrifter. Se vidare avsnitt 14.2.4.

*Omhändertagande av registreringsskylt för taxi*

7 § En registreringsskylt som avses i 18 § tredje stycket bilregisterkungörelsen (1972:599) får tas om hand av en polisman eller en tulltjänsteman

a) om fordonet används i taxitrafik utan tillstånd härtill eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,

b) om fordonet är belagt med körförbud enligt fordonskungörelsen (1972:595),

c) om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt bilregisterkungörelsen eller fordonsskattelagen (1988:327),

d) om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.

Paragrafen saknar motsvarighet i dag. Se avsnitt 14.2.5. De olika situationerna i punkterna b — d motsvarar i stort de som i dag är upptagna i 2 § förordningen (1975:885) om utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik och som nu tas upp i 6 kap. 2 § punkterna 1 — 3 nya YTF. Lämplighetsbesiktning blir på grund av utformningen av 70 § första stycket punkt 1 fordonskungörelsen i regel inte aktuell vad gäller fordon i taxitrafik. Den situationen har därför inte tagits upp här.

## 7 kap. Överklagande m.m.

*Trafiktillstånd*

1 § Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik, villkor för sådant tillstånd och omprövning enligt 2 kap. 15 § får överklagas hos Vägverket.

Länsstyrelsens beslut i andra frågor som rör tillstånd till linjetrafik än sådana som avses i första stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

2 § Länsstyrelsens beslut i frågor om taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

3 § Vägverkets beslut i frågor om linjetrafik får överklagas hos regeringen. Verkets beslut om återkallelse eller varning i ett ärende om linjetrafik överklagas dock hos allmän förvaltningsdomstol.

Jämför i dag 23 och 23 a §§ YTL. I förhållande till dessa bestämmelser har förbudet att överklaga beslut om varning tagits bort. Se härom avsnitt 4.13. I övrigt har redaktionella ändringar gjorts. Beträffande 3 § första meningen, se prop. 1988/89:26 s. 20 f. De trafikpolitiska

inslagen, bl.a. skadlighetsprövning gentemot järnvägstrafik, bedöms alltjämt så starka att regeringen bör vara högsta instans.

*Taxiförarlegitimation*

**4 §** Länsstyrelsens beslut i frågor om taxiförarlegitimation får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Jämför i dag 23 § första stycket YTL. Även i detta sammanhang skall beslut om varning få överklagas.

*Transporttillstånd*

**5 §** Vägverkets och Generaltullstyrelsens beslut i frågor om transporttillstånd får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Bestämmelser om överklagande av beslut om transporttillstånd finns i dag i 19 § kungörelsen om internationella vägtransporter. En anpassning har nu skett till vad som numera allmänt gäller inom förvaltningsprocessen, nämligen att överklagande skall ske till allmän förvaltningsdomstol. Samma ordning gäller redan i fråga om tillstånd avseende trafik inom EU/EES, se 6 § förordningen 1995:525.

*Gemensamma bestämmelser*

**6 §** Beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 4 § eller om omhändertagande enligt 5 kap. 7 § får inte överklagas.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

Jämför 18 a § gällande YTF, 46 § KKL och 106 § KKF.

**7 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen motsvarar 23 § andra stycket YTL.

**8 §** Om en förvaltningsmyndighet överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Förvaltningsmyndigheten får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Beträffande första stycket se 23 a § andra stycket i gällande YTL. Det föreslagna andra stycket motsvarar sista meningen i 23 a § första stycket nuvarande YTL. Bestämmelserna har dock nu utformats så att de täcker alla förvaltningsmyndigheter som är aktuella i sammanhanget.

I nuvarande första och andra meningarna av 23 a §YTL ges den grundläggande befogenheten för länsstyrelserna och VV att föra talan hos allmän förvaltningsdomstol i mål enligt lagen. Den bestämmelsen behövs inte längre, eftersom förvaltningsmyndigheterna numera enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (se SFS 1995:1692) har partsställning när en enskild överklagar ett myndighetsbeslut. Av 33 § samma lag följer att myndigheten därigenom får rätt att överklaga domstolens beslut.

*Verkställighet*

**9 §** Ett beslut enligt denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter skall gälla omedelbart, om inte annat förordnas.

Härom gäller i dag 18 § YTF. I förhållande till den bestämmelsen föreslås nu en skärpning beträffande beslut om återkallelse av trafiktillstånd. Frågan har behandlats i avsnitt 4.15.

## 8 kap. Bemyndiganden

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Undantag får förenas med villkor.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

a. taxitrafik såvitt gäller prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

b. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

c. registrering av tillståndsinnehav och innehav av taxiförarlegitimation samt avgifter för den kontroll som behövs,

d. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter.

Jämför 24 § gällande YTL. I 1 § har nu lagts till att undantag får förenas med villkor.

I 2 § är punkterna a och b nya. Härvidlag hänvisas till avsnitt 9.2 resp. avsnitt 9.6. Se också 11 kap. 1 och 2 §§ YTF.

3 § Om riket är i krig eller krigsfara eller om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som riket har befunnit sig i, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

Paragrafen motsvarar 25 § gällande lag.

*Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Se avsnitt 16. I fråga om medgivanden enligt lagen om rätt att driva viss linjetrafik avses även sådana medgivanden som har meddelats med stöd av lagen i äldre lydelse.

Bestämmelsen om handläggning av ärenden som inte slutbehandlats före ikraftträdandet av den nya lagen syftar på tillstånd enligt 4 kap., vilka i vissa fall skall meddelas av VV i stället för GTS. Bestämmelsen gäller forumfrågan i såväl första instans som i överklagningsinstanser. I materiellt hänseende tillämpas de nya bestämmelserna. — En motsvarande övergångsbestämmelse har tagits in i förslaget till ny YTF.

I övrigt har beträffande detta och övriga författningsförslag bedömts att det inte behövs några ytterligare övergångsbestämmelser, t.ex. om överklagande eller straff. I sistnämnda hänseende hänvisas bl.a. till 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken.

## 17.2 Förslaget till yrkestrafikförordning

Förslaget bygger i grunden på nu gällande YTF. Språk och disposition har emellertid förändrats. En del av regleringen i gällande YTF har flyttats över till nya YTL. Så är fallet exempelvis med kapitalkraven i nuvarande 5 b § och återkallelsereglerna i nuvarande 11 a §. Åtskilliga nyheter i regelsystemet föreslås och föranleder justeringar av eller tillägg till nu gällande förordningsbestämmelser. I det följande kommenteras endast de viktigaste ändringarna.

**1 kap. 2 §**

Undantagen regleras i dag i 3 § gamla YTF (G YTF). I förhållande till dagens regler har punkt 1 a rörande samåkning gjorts mera flexibel. Punkterna 4 och 5 har justerats och preciserats i mindre omfattning. I punkt 6 har bogsering tagits bort. Det medför att endast

bogsering vid bärgning, dvs. vid haverier, undantas från tillståndskrav enligt YTL. Se om ändringarna även avsnitt 5.

3 §

Bestämmelsen motsvarar 2 § nuvarande YTF. Den nya YTL resp. YTF tillämpas inom Sverige samt i fråga om internationell trafik utanför EES. Bestämmelsen tillämpas således inte för den trafik som regleras av EG:s regelverk.

I paragrafen avses sådant tillstånd som en utländsk transportör får ansöka om hos svensk myndighet. Hittills har en sådan ansökan enligt uppgift, i de mycket sällsynta fall det förekommit, ställts till regeringen. Jämför vad som sagts i kommentaren till 4 kap. 6 § YTL.

**2 kap. 1 och 2 §§**

Detaljregleringen i förhållande till dagens bestämmelser i 4 och 4 a §§ G YTF har tagits bort. Om en reglering behövs på området kan den ske genom verkställighetsföreskrifter av VV. Upplysningar till sökandenas ledning finns redan i dag intagna på ansökningsblanketterna.

**6 och 7 §§**

Se avsnitt 4.8. Jämför 2 kap. 9 och 10 §§ nya YTL. Med fordon avses i 6 § sista strecksatsen även släpfordon.

**3 kap. Taxiförarlegitimation**

Se avsnitt 8. — En del bestämmelser är gemensamma för körkort resp. taxiförarlegitimation. Det får i samband med beredningen av detta betänkande och Körkortsutredningens betänkande tas ställning till i vad mån nya YTL och YTF skall innehålla självständiga bestämmelser eller en hänvisning kan ske till de nya körkortsförfattningarna.

Kravet på yrkeskunnande regleras för närvarande i 12 d § G YTF. En motsvarighet till första meningen i sistnämnda paragraf (skriftligt prov) har tagits in i nya YTL (3 kap. 4 §). Föreskrifter om att provet skall avse även lokalkännedom skall enligt vårt förslag meddelas av länsstyrelsen, se 11 kap. 2 §.

Dispensregeln i andra stycket av 12 d § G YTF har tagits bort. Den regeln hade sitt berättigande i ett övergångsskede när kravet på taxiförarlegitimation infördes. I fortsättningen är inte en sådan undantagsregel befogad. Beträffande körvana i allmänhet krävs enligt

vårt förslag som huvudregel två års obrutet innehav av B-behörighet, se 3 kap. 3 § YTL.

5 §

Hänvisning kan, såsom för närvarande i 12 e § sista stycket G YTF, göras till vissa bestämmelser i körkortslagstiftningen. Det är här fråga om förnyelse m.m. av handlingen. En ny körkortslag resp. körkortsförordning utarbetas av 1994 års körkortsutredning. En samordning med bestämmelserna i dessa författningar bör i linje med det ovan sagda ske vid den vidare beredningen av Körkortsutredningens och våra förslag. Därvid kan övervägas att i stället för en hänvisning ta in för taxiförarlegitimationen relevanta bestämmelser i nya YTL resp. YTF.

9 §

Registeruppgifter om taxiförarlegitimation regleras i dag i 91 § körkortsförordningen. Såsom nämnts i avsnitt 13.5 pågår inom VV ett arbete angående en effektivisering av handläggningen av körkorts- resp. yrkestrafikärenden. Häri ingår bl.a. registerfrågor. I avvaktan på vad detta arbete kan leda till har vi som utgångspunkt att aktuella uppgifter skall finnas kvar i körkortsregistret. Bestämmelserna härom bör emellertid tas in i nya YTF.

## 4 kap. Internationella vägtransporter m.m.

2 §

Bestämmelsen motsvarar delvis 10 § KIV men har utökats till att omfatta samtliga tillstånd till internationella transporter.

För den trafik som omfattas av lagens regler, dvs. trafiken utanför EES, är såväl bilinspektör som polisman och tulltjänsteman behörig att kontrollera medförande. Det kan jämföras med trafiken inom EES, där endast polisman för Sveriges del är behörig kontrollant, se 3 § förordningen 1995:525 och motsvarande paragraf i den av oss föreslagna nya förordningen. Att så är fallet har att göra bl.a. med de s.k. yttre och inre gränserna inom EES, som vi inte har anledning att gå närmare in på här.

## 5 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen av yrkesmässig trafik

Jämför 12—12 c §§ G YTF.

### 1 §

Som huvudregel skall gälla att en fordonsanmälan skall vara komplett. Enligt sista meningen kan emellertid efter en prövning av omständigheterna i det enskilda fallet medges att fordonet får användas innan en fullständig anmälan har lämnats. Krav på *särskilda* skäl härför ställs inte upp.

### 3 §

Prövningsmyndigheten skall — liksom i dag — kontrollera att ett fordon som anmälts uppfyller vissa krav. Kontrollen utgör i sig inte hinder för att fordonet används. Upptäcks brister får prövningsmyndigheten inom ramen för tillsynsarbetet vidta lämpliga åtgärder.

### 4 §

Vid utökning av rörelsen skall enligt 12 b § G YTF en allmän lämplighetsprövning ske endast beträffande innehavare av tillstånd till *taxitrafik*. Enligt förslaget i den nu aktuella 4 § skall lämplighetsprövningen avse samtliga trafikslag. Prövningen kan omfatta tillståndshavaren, trafikansvariga och övriga prövade. Det får från fall till fall bedömas hur vidsträckt prövningen skall vara.

## 6 kap. Utmärkning av fordon

Bestämmelserna i detta kapitel bygger på nu gällande förordning (1975:885) om utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik. Denna förordning föreslås upphävd, se övergångsbestämmelserna.

### 1 §

Enligt 1 § i nuvarande utmärkningsförordning omfattar utmärkningskravet endast *bilar*. Kravet föreslås nu utvidgat till samtliga slag av fordon som nämns i 1 kap. 1 § nya YTL, dvs. även terrängmotorfordon och traktortåg.

## 7 kap. Särskilda bestämmelser för taxitrafik

### 1 och 2 §§

Se angående 1 § första stycket avsnitt 9.6. Jämför också förslaget till ändringar i fordonskungörelsen och författningskommentarerna härtill. Enligt vårt förslag regleras således taxameterkravet i YTF och inte längre som tidigare i fordonskungörelsen. Om taxameterutrustningen inte är plomberad och/eller inte fungerar tillfredsställande i enlighet med VV:s föreskrifter innebär detta ett automatiskt förbud att använda fordonet i taxitrafik. I begreppet ''fungerar tillfredsställande'' ingår att taxametern skall vara påslagen och att den skall hanteras på ett sätt som medger en tillfredsställande funktion. Det förutsätts att VV:s föreskrifter kommer att innehålla alla de för funktionen, inbegripet hanteringen, nödvändiga momenten. Straffbestämmelserna finns i 9 kap. 3 §.

I 2 §, som avser undantag från skyldigheten att över huvud taget ha en taxameter, föreslås en skärpning för att undantag skall kunna medges. Synnerliga skäl skall krävas i stället för som nu särskilda skäl. Se vidare avsnitt 9.7.3.

### 3 och 4 §§

Jämför 10 och 11 §§ fordonsskatteförordningen (1993:1028).

## 8 kap. Underrättelseskyldighet

### 1 §

Den som har ett tillstånd till linjetrafik har nästan alltid också ett tillstånd till beställningstrafik med buss utfärdat av länsstyrelsen. Om länsstyrelsen t.ex. återkallar ett sådant tillstånd bör VV pröva om även tillståndet till länsgränsöverskridande linjetrafik skall återkallas. En underrättelse bör därför i förekommande fall gå till VV.

Underrättelse till skattemyndighet författningsregleras nu.

### 2 §

Jämför 14 § G YTF. I förhållande härtill förtydligas nu bestämmelsen genom en uppräkning i första stycket av olika i sammanhanget relevanta myndigheter. Med prövningsmyndigheter avses i förekommande fall även VV och GTS.

3 §

Denna paragraf saknar motsvarighet i G YTF. Se avsnitt 13.5.4.

4 §

Jämför 15 § G YTF. Såsom nämnts i avsnitt 13.5 och i kommentaren till 3 kap. 9 § pågår inom VV arbete med frågor om handläggningen av yrkestrafikärenden. Detta arbete kan leda till nya bestämmelser om underrättelseskyldigheten. I avvaktan härpå har vissa brottsbalksbrott samt skattebrott förts in i paragrafen. Jämför i sammanhanget också 86 § andra stycket punkt 4 körkortsförordningen angående registerblad.

Underrättelseskyldigheten har utökats avseende övriga prövade personer samt beträffande innehavare av taxiförarlegitimation. Jämför avsnitt 13.5.1.

## 11 kap. Övriga bestämmelser

1 §

Se beträffande taxameterutrustning 7 kap. 1 och 2 §§ denna förordning och avsnitt 9.6, beträffande prisinformation 2 kap. 18 § YTL och avsnitten 9.2 och 9.5 samt beträffande medicinska krav för taxiförare 3 kap. 3 § YTL och avsnitt 8.6.

2 §

Se avsnitt 9.2.

5 §

Beträffande punkt 1 kan anmärkas, att avsteg beträffande taxans uppbyggnad kan komma i fråga vid sådana system för samhällsbetalda resor — färdtjänst etc. — där taxan visserligen bygger på komplicerade beräkningar men där något krav på att passageraren enkelt skall kunna bedöma och kontrollera taxan inte finns.

Punkt 3 avser till skillnad från 7 kap. 2 § endast undantag från kravet på att taxametern i fordonet skall vara av godkänd typ. Detta slag av dispens kan bli aktuellt exempelvis när tekniska förändringar av taxameterutrustningen provas.

7 §

Se i fråga om avgift för taxiförarlegitimation avsnitt 8.11.

Det fall att lokalkännedomsprov krävs har inte tagits med i förslaget. Anledningen härtill är att tillräckligt underlag för närvarande saknas för detta. Se avsnitt 9.2.2.

## 17.3 Förslagen till biluthyrningslag och biluthyrningsförordning

Såsom framgår av avsnitt 11 krävs inga större ingrepp i det regelverk som gäller i fråga om biluthyrning. Grunddragen i regleringen är desamma som för den yrkesmässiga trafiken. Uppbyggnaden av författningarna är emellertid i dag och bör även fortsättningsvis kunna vara mycket enklare än nya YTL resp. YTF. Viss anpassning av biluthyrningslagstiftningen till dessa författningar har dock skett.

I linje med det nu sagda har det t.ex. inte bedömts nödvändigt att så ingående som i YTL reglera vem som är ansvarig för verksamheten. Dagens bestämmelser har emellertid förtydligats så att det klart framgår att ansvarig är den eller de som tillståndshavaren utser, 7 § BUL.

En nyhet i BUL är reglerna i 15 § om att tyngre bussar får lämnas ut endast till den som har ett yrkesförarkompetensbevis eller viss körvana, se vidare avsnitt 11.6.3. En ytterligare nyhet är bestämmelsen i 16 § om att ett fordon som är registreringsbesiktigat för taxitrafik får hyras ut endast till den som har tillstånd till sådan trafik. Se avsnitt 11.6.4.

Bestämmelserna i båda de sistnämnda paragraferna är straffsanktionerade i 19 §. Straffet som sägs där träffar både tillståndshavare och anställda som bryter mot bestämmelserna.

I den nya BUF har reglerna om skyldighet att anmäla fordon som används i en uthyrningsrörelse (7 §) skärpts och förtydligats, se avsnitt 11.6.4.

Bemyndigandet i 14 § BUF innefattar bl.a. rätt att meddela föreskrifter om krav på yrkeskunnande i biluthyrningsverksamhet.

## 17.4 Övriga förslag till författningsändringar

*Sekretesslagen*

Ändringen är en konsekvens av att den i dagens körkort inbyggda taxibehörigheten ersätts med taxiförarlegitimation. Bl.a. medicinska krav kommer att gälla för legitimationen.

*Utsökningsregisterlagen och utsökningsregisterförordningen*

Möjlighet att utnyttja utsökningsregister skapas för tillsyn av samtliga de personer som prövas enligt YTL samt för tillsyn av innehavare av tillstånd till biluthyrningsrörelse och övriga personer som prövas enligt BUL. Se avsnitt 13.4.3.

*Lagen om åligganden för personal inom hälso- och sjukvården*

Se kommentaren under sekretesslagen.

*Polisregisterkungörelsen*

Möjlighet till terminalåtkomst öppnas i fråga om *samtliga* personer som prövas enligt YTL eller BUL samt i fråga om innehavare av taxiförarlegitimation. Åtkomsten kan avse både ansöknings- och tillsynsärenden. VV ges samma åtkomst som länsstyrelserna har. Se avsnitt 13.4.4.

*Fordonskungörelsen*

Ändringarna är huvudsakligen en konsekvens av att regleringen av taxameterkravet förs över från fordonskungörelsen (1972:595), FK, (13 a §) till nya YTF (7 kap. 1 och 2 §§, 9 kap. 3 § och 11 kap. 1 §). Utrustningsbestämmelsen i FK ersätts i YTF med ett till användningen av ett taxifordon knutet krav på kontrollerad och funktionsduglig taxameterutrustning som är plomberad. Viss kontroll av utrustningen förutsätts även fortsättningsvis ske vid kontrollbesiktning. Lydelsen av 82 § FK har ändrats för att anpassas till den nya uppläggningen av regelsystemet. Bestämmelserna i 84 § FK om föreläggande vid brister blir tillämpliga om taxameterutrustningen inte är i föreskrivet skick i

de avseenden som skall kontrolleras. — Eftersom fråga inte längre är om utrustningskrav blir bestämmelserna i 91 och flera följande paragrafer om flygande inspektion inte längre aktuella. Detta föranleder ändring i 92 §. — Kontroll av taxametern skall kunna ske vid gängse poliskontroll. Det finns givetvis inte något hinder för att taxameterkontroll utförs i samband med flygande besiktning. I förhållande till nuläget blir emellertid då inte följdverkningarna vid brister i utrustningen tillämpliga, t.ex. inträder inte körförbud. I stället gäller enligt YTF ett automatiskt förbud att använda fordonet till dess att utrustningsbristen är åtgärdad. — Se vidare om taxameter avsnitt 9.6.

Beträffande senaste lydelse — 1991:1421 — av 13 a §, se SFS 1993:1351, 1994:2042 och 1996:169.

Övergångsbestämmelsen tar sikte på alla dispenser från taxameterkravet som har meddelats enligt äldre bestämmelser. Dåvarande Transportrådets föreskrifter (TPRFS 1990:1) om undantag från kravet på att fordon som används i taxitrafik skall vara försett med taxameter omfattas dock inte. VV torde få ta ställning till dessa föreskrifter, som avser skolbarnstransporter. Se om övergångsbestämmelsen vidare avsnitt 16.

*Bilregisterkungörelsen*

Ändringarna i 4, 57, 63 och 71 §§ är av redaktionell art och föranledda av de nya yrkestrafik- resp. biluthyrningsförfattningarna.

Ändringen i 18 § är en konsekvens av att regleringen av taxameterkravet förs över från FK till nya YTF.

Ändringarna i 19, 21 och 24 §§ är en konsekvens av att det i nya YTL införs möjlighet att ta om hand registreringsskylt för taxi.

I 53 § införs krav på att taxiskylt *omedelbart* skall ges in när en sådan inte längre skall användas.

I 90 § föreslås nämnda skyldighet enligt 53 § bli straffsanktionerad.

I 94 §, som rör fullföljdsmöjligheterna enligt kungörelsen, har viss justering gjorts. En möjlighet att överklaga VV:s beslut om avslag enligt 21 § första stycket har återinförts. Den rätten fanns tidigare, men synes ha fallit bort vid ändring/upphävande av bestämmelser i 21, 22, 94 och 96 §§ (SFS 1995:1358).

Utöver ovan föreslagna ändringar torde vissa redaktionella ändringar i bilaga 1 till kungörelsen behövas. De har inte tagits med här.

*Förordningen om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)*

Förordningen ersätter nu gällande förordning 1995:525, vilken i sin tur ersatte nedan nämnda förordning 1994:905. I EES ingår EU-staterna samt Norge, Island och Liechtenstein, se avsnitt 10.2.

Ändringen som innefattas i 2 § har kommenterats i avsnitt 10.5 och innebär att länsstyrelserna inte längre skall handlägga frågor om internationell linjetrafik inom EES. Dessa frågor tas över av VV. Liksom nu skall länsstyrelserna handlägga frågor rörande artiklarna 11 och 13 i förordning (EEG) nr 684/92 (kontrolldokument m.m.). Sökanden kan vända sig till valfri länsstyrelse.

Frågor om s.k. gemenskapstillstånd till godstrafik skall fortfarande prövas av länsstyrelserna och funktionerna enligt artiklarna 10 och 11 i aktuell EG-förordning skall handhas av VV (andra stycket).

I 2 § tredje stycket har nu, förutom förordning (EEG) nr 3118/93, som avser cabotagetrafik beträffande gods, tagits upp förordning (EG) nr 3298/94 om miljöpoäng vid transport som berör Österrike. Det förutsätts att den förordning som kommer att ersätta (EEG) nr 2454/92 inarbetas. I 4—6 §§ har regler om straffsanktioner, beställaransvar och hindrande av fortsatt färd införts efter modell av bestämmelser härom i yrkestrafiklagstiftningen i övrigt.

När det gäller sanktionerna går vi dock inte lika långt som i den övriga yrkestrafiklagstiftningen. Fängelse ingår således inte i straffskalan. Det är här uteslutande fråga om internationell trafik, där bötesstraff — såsom vi har utvecklat i avsnitt 10.5 — är den lämpligaste påföljden. Hinder föreligger givetvis inte att, där det så bedöms motiverat, tillgripa kraftiga böter. — Det kan tilläggas att det om fängelse skall föreskrivas krävs lagform härför enligt regeringsformen.

Straffsanktionerna i 4 § andra stycket gäller förseelser mot föreskrifter om att dokument skall medföras vid färd. Penningböter bedöms här vara tillräckliga och den mest lämpliga sanktionsformen.

*Förordningen om yrkestrafikregister*

Inom VV pågår arbete med bl.a. underrättelseskyldighet angående brott, se avsnitt 13. Detta arbete kan leda till ändringar i denna förordning.

I nu aktuellt sammanhang har i materiellt hänseende uppgifter om föreståndare lagts till i 3 § och tidsgränsen i 6 § ändrats från tre år till fem år.

*Transportförmedling*

Skälen för upphävande av lagstiftningen om transportförmedling framgår av avsnitt 12.

*Lagen resp. förordningen om buss- och taxivärderingsnämnden*

Se avsnitt 7.4.

# Kommittédirektiv

## Översyn av yrkestrafiklagstiftningen

Dir. 1994:109

Beslut vid regeringssammanträde den 15 september 1994

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken och utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på detta område.

### Bakgrund

Den nuvarande yrkestrafiklagen (1988:263),YTL, trädde i kraft den 1 januari 1989. Lagen reglerar i huvudsak de krav som skall gälla för att tillstånd skall ges för att bedriva yrkesmässig trafik. Den nuvarande lagen innebär i förhållande till den tidigare lagstiftningen på området en liberalisering av bestämmelserna om tillstånd för yrkestrafiken; bl.a. skedde en avreglering av taxi. Till lagregleringen om yrkesmässig trafik hör även lagen (1979:560) om transportförmedling,TFL, och lagen (1979:561) om biluthyrning, BUL. Lagarna innehåller regler om tillståndsgivning som i stort sett motsvarar dem i YTL. Till de nu nämnda lagarna finns motsvarande förordningar, nämligen yrkestrafikförordningen (1988:1503),YTF, förordningen (1988:1504) om transportförmedling ,TFF, och förordningen (1988:1505) om biluthyrning, BUF.

Frågan om tillstånd att bedriva internationell yrkesmässig trafik regleras i en särskild förordning, kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter, KIV. Vidare

2

gäller för transporter inom EES-området förordningen (1994:905) om tillträde till den internationella transportmarknaden. Den ytterligare författning som bör nämnas i detta sammanhang är förordningen (1993:184) om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter, varigenom EG:s bestämmelser om kör- och vilotider införlivats med svensk rätt. Härtill kommer ändringar i YTF varvid EG:s bestämmelser om behörighetskrav för yrkestrafiktillstånd införts.

Efter det att YTL trädde i kraft har betydande förändringar ägt rum på författningsområdet inom yrkestrafiken. Denna utveckling har, som nyss berörts, främst bestått i att EG:s regelverk har införlivats med den svenska rätten. Vidare har nya regler införts som syftar till att skärpa kraven för taxitrafiken. Särskilt bör i detta sammanhang nämnas ändringen i yrkestrafiklagen som innebär att den som kör taxi från och med den 1 januari 1995 måste ha en särskild förarlegitimation.

I olika sammanhang har en rad åtgärder föreslagits för att minska problemen inom yrkestrafikområdet och då särskilt inom taxinäringen. Inom Kommunikationsdepartementet tillsattes under våren 1994 fyra arbetsgrupper med uppgift att föreslå åtgärder som syftade till att komma till rätta med dessa problem. En av arbetsgrupperna behandlade behovet av en översyn av lagstiftningen på yrkestrafikområdet. Arbetsgruppens rapport finns intagen i departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken - samordnings- och genomförandefrågor (Ds 1994:100). I arbetsgruppen medverkade företrädare för olika branscher inom yrkestrafiken.

**Allmän översyn och modernisering**

De delar av EG:s regelverk som införlivats med den svenska yrkestrafiklagstiftningen skiljer sig såväl systematiskt som innehållsmässigt på flera punkter från de svenska bestämmelserna. Som exempel kan nämnas att definitionerna som används inte överensstämmer med motsvarande svenska defini-

tioner. Vidare är de yrkestrafiktillstånd som meddelas enligt EG:s bestämmelser tidsbegränsade till en tid av fem år. En bättre samordning av bestämmelserna är önskvärd, inte minst för att förenkla tillämpningen. Det bör därför utredas om entydiga definitioner kan införas på hela yrkestrafikområdet. Vidare bör utredas om de inhemska tillstånden skall ges en begränsad giltighetstid.

För närvarande är det i huvudsak länsstyrelserna som är tillståndsmyndigheter för yrkestrafiken. Det gäller även de nya tillstånd som erfordras vid trafik inom EES-området. Härvid fordras i vissa fall att kontakter tas med tillståndsmyndigheter i andra länder. Det bör utredas om den nuvarande myndighetsorganisationen är den mest lämpliga mot bakgrund av de nu nämnda nya typerna av tillstånd.

Vid ett eventuellt medlemskap i EU kommer de förordningar som beslutas att få direkt tillämpning i Sverige. Utredaren bör överväga om man i de befintliga författningarna dels kan ange kompetenta myndigheter, dels kan bestämma eventuella sanktioner som ansluter sig till vad som krävs enligt EG:s förordningar. Därmed skulle kommande EG-förordningar kunna tillämpas utan någon ytterligare inhemsk författningsåtgärd.

Som framhålls i departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken - samordnings- och genomförandefrågor innefattar en mer allmän översyn också behovet av en lagteknisk modernisering av yrkestrafikförfattningarna.

**Vissa särskilda frågor som bör utredas**

Utredaren bör i sitt arbete närmare överväga de förslag som lagts fram i den förut nämnda departementspromemorian Den yrkesmässiga trafiken - samordnings- och genomförandefrågor. Det står utredaren fritt att överväga vilka sanktioner vid överträdelser av centrala bestämmelser som kan anses behövliga för att undanröja missförhållanden inom yrkestrafiken. I detta sammanhang bör framhållas den tidigare uttryckta önsk-

4

värdheten (se prop. 1993/94:168) att fortsatta förändringar i påföljdssystemet sker i riktning mot dels avkriminalisering, dels förenklingar av annat slag eftersom detta leder till snabbare och mer effektiva ingripanden.

Riksdagen har efter förslag av regeringen beslutat om skärpta regler för prövning av yrkestrafiktillstånd och för uppföljning av tillståndsgivningen. Länsstyrelserna får bättre verktyg för att pröva t.ex. om trafiktillståndet bör återkallas. Det förtjänar att övervägas om på motsvarande sätt bestämmelserna för biluthyrning bör skärpas. Det kan inte minst gälla prövningen av den ekonomiska och personliga lämpligheten hos tillståndshavarna. En viktig fråga från trafiksäkerhetssynpunkt är också utformningen av uthyrningsföretagets kontroll av att den förare som skall köra buss har tillräckliga kunskaper samt erfarenhet av busstypen. Utformningen av denna kontroll bör utredas ytterligare.

Med transportförmedling avses enligt 1 kap. 2 § TFL sådan verksamhet i vilken någon yrkesmässigt åt allmänheten

1. samlar ihop eller tar emot gods till en eller flera upplagsplatser för regelbundna transporter mellan vissa orter,
2. förmedlar anbud om regelbundna godstransporter mellan vissa orter eller om tillhandahållande av gods för sådana transporter.

Lagstiftningen har stora likheter med yrkestrafiklagstiftningen. Således får transportförmedling endast drivas av den som har tillstånd till det. Särskilda villkor får föreskrivas. Tillstånd till transportförmedling får ges endast till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Det finns anledning att studera hur TFL och TFF tillämpas. I det sammanhanget bör utredaren överväga i vilken utsträckning behov av en särskild transportförmedlingslagstiftning föreligger. Därvid får utredaren överväga skilda möjligheter till förenklingar i författningsregleringen å ena sidan och behovet av översyn för att säkerställa en sund yrkestrafik inom det berörda området å andra sidan.

I den förut nämnda promemorian Den yrkesmässiga trafiken - samordnings- och genomförandefrågor, redogörs även för vissa förslag som återfinns i regeringens proposition 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. Bland de frågor som finns upptagna i propositionen kan följande särskilt framhållas. De ekonomiska krav som ställs upp i 5 b § YTF kommer från den 1 januari 1995 att gälla all yrkesmässig trafik. De svenska kraven ansluter sig därvidlag till minimikraven som angetts i de berörda EG-direktiven. En fråga som utredaren bör studera är om de ekonomiska kraven på alla eller vissa tillståndshavare bör skärpas utöver denna miniminivå.

Enligt YTL skall ett trafiktillstånd återkallas vid allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för ett trafiktillstånd inte längre är för handen. Närmare regler om förutsättningarna för återkallelse av tillstånd finns emellertid i YTF. En återkallelse av trafiktillståndet utgör en så ingripande åtgärd för den enskilde tillståndshavaren att utredaren bör pröva om inte reglerna härom bör ges lagform. I 11 a § YTF föreskrivs också att om ett trafiktillstånd återkallas på grund av någon av de omständigheter som nämns i bestämmelsen, en tid på lägst tre och högst fem år skall bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik. Även här är det angeläget med en prövning om inte bestämmelsen bör tas in i lagen. Det finns också anledning att närmare analysera regelns räckvidd och frågor om beslutsförfarandet.

För närvarande regleras frågan om tillstånd till internationell trafik i KIV. I och med att EG:s förordningar införlivats med svensk rätt genom förordningen om tillträde till den internationella transportmarknaden kommer frågan om den internationella trafiken i huvudsak att regleras i den förordningen. Utredaren bör därför undersöka om inte reglerna i KIV kan inarbetas i den övriga lagstiftningen.

I skilda sammanhang har förslag väckts om rätt för en länsstyrelse att överklaga allmän förvaltningsdomstols avgöranden. Ett dylikt förslag för körkortsmål lades fram av Dom-

6

stolsutredningen i betänkandet Domstolarna inför 2000-talet (SOU1991:106). Riksdagen har därefter beslutat om en sådan ordning, se SFS 1994:442. Utredaren bör överväga om samma system bör gälla vid prövningen av bl.a. yrkestrafiktillstånd. Utredaren bör därvid följa det arbete inom Justitiedepartementet som följer av Regeringens lagrådsremiss den 25 augusti 1994 angående fortsatt reformering av instansordningen m.m. i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Buss- och taxivärderingsnämnden har enligt lagen (1985:450) om buss och taxivärderingsnämnden till uppgift att pröva ärenden om inlösen av fordon och andra tillgångar som används i linjetrafik av en trafikutövare, vars tillstånd till linjetrafik skall upphöra till följd av att en trafikhuvudman fått rätt att bedriva linjetrafik på den berörda sträckan utan krav på tillstånd till linjetrafik. Under senare år har buss- och taxivärderingsnämnden endast haft ett fåtal ärenden.

Utredaren bör bl.a. mot denna bakgrund överväga om buss- och taxivärderingsnämnden kan avvecklas. I samband därmed bör behovet av ändringar i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik uppmärksammas.

Avgränsningen mellan yrkestrafiklagen och lagen om rätt att driva viss linjetrafik bör också studeras. Utfallet av en trafikhuvudmans ansökan om att få driva linjetrafik och den tidigare tillståndshavarens möjligheter att kräva inlösen blir nämligen helt olika beroende på vilken lag som åberopas av sökanden.

Även mot bakgrund av bl.a. nya former av trafiksamverkan aktualiseras frågor rörande avgränsningen av huvudmannatrafiken. Trafikhuvudmännens ansvar för vad som i lagstiftningen benämns den lokala och regionala linjetrafiken kan behöva få en mera tydlig definition. I sammanhanget kan erinras om att riksdagen avvisat tanken att trafikhuvudmännen skulle kunna etablera långväga busstrafik genom att knyta samman sina inom resp. län gällande trafikeringsrätter. Dessa frågor bör uppmärksammas av utredaren.

Då det gäller den särskilda förarlegitimationen för taxi finns det vissa frågor som utredaren bör överväga. För närva-

rande finns det i körkortslagen (1977:477) krav på en särskild behörighet för att i yrkesmässig trafik för personbefordran köra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn. Denna behörighet utmärks i körkort med beteckningen taxi. Utredaren bör överväga om nuvarande dubbla behörighetskrav kan ersättas med endera ett krav på särskild förarlegitimation eller en särskild körkortsbehörighet. I denna fråga bör utredaren samråda med utredningen om översyn av körkortsförfattningarna m.m. Utredaren bör också i övrigt uppmärksamma systemet med särskild förarlegitimation och föreslå de förändringar som kan vara nödvändiga i detta sammanhang. Särskilt bör övervägas om det är lämpligt med en spärrtid sedan förarlegitimationen återkallats.

De problem som finns beträffande taxitrafiken har i allt väsentligt gjort sig gällande inom storstadsområdena. Utredaren bör därför undersöka om det erfordras en särskild reglering av taxitrafiken inom dessa områden.

I 3 § YTF punkterna 1 a och b föreskrivs att vissa transporter av samåkningskaraktär inte skall anses som yrkesmässig trafik. Såväl av ekonomiska som av miljömässiga skäl har det i skilda sammanhang framförts förslag om att i fler situationer än för närvarande möjliggöra samåkning i organiserade former utan krav på trafiktillstånd. Det har också framförts förslag om etablering av samåkningscentraler som skulle kunna organisera samåkning i fordon. Det skulle exempelvis kunna vara fråga om fordon som ägs av en förening eller annan samfällighet eller privatpersoner som i egna fordon tar med passagerare mot betalning. Utredaren bör undersöka om olika former av samåkning förhindras av nuvarande reglering och överväga om det finns behov av förändringar.

Ytterligare en fråga är vilken reglering som bör gälla för myndigheter i yrkestrafiksammanhang. Det förekommer att olika myndigheter, i konkurrens med privata företag, erbjuder bl.a. transporttjänster till andra förvaltningar och på den öppna marknaden inom de verksamheter där de har överkapacitet. Konkurrensverket konstaterar i en rapport (Sambruk i offentlig sektor - effekter på konkurrens och effektivitet,

8

Stockholm 1994) att eftersom dessa s.k. sambrukstjänster oftast är skattesubventionerade konkurrensen på marknaden kommer att snedvridas. Det minskar även incitamentet att begränsa de offentliga organens verksamhet till de egna behoven. Det kan enligt rapporten knappast anses ligga inom statliga och kommunala myndigheters uppgifter eller kompetensområde att mot ersättning erbjuda sådana tjänster som kan köpas på fungerande marknader.

Det kan därför finnas anledning att i detta sammanhang undersöka omfattningen av verksamheten inom yrkestrafikområdet och överväga om några författningsändringar behövs för att offentliga och privata subjekt skall likställas i yrkestrafikhänseende.

I det som nu anförts har vissa särskilda områden angetts som bör vara föremål för utredarens överväganden. Emellertid skall utredaren i övrigt vara oförhindrad att lämna de förslag angående regleringen inom yrkestrafiksektorn som han finner lämpliga. Närmandet till EU kan därvid komma att påverka utredningens arbete.

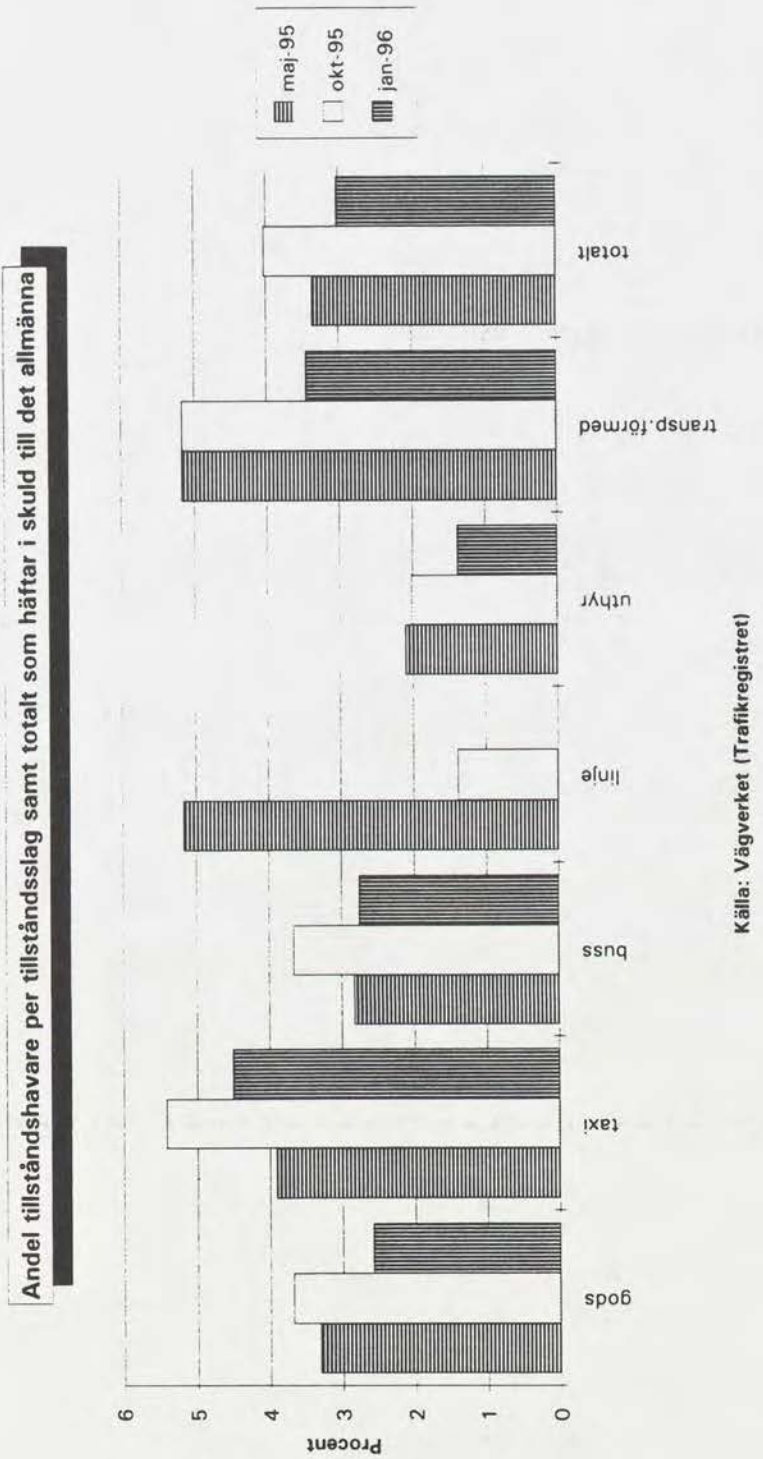
I sitt arbete skall utredaren vidare pröva behovet av en generell regelreformering i enlighet med punkterna 8, 17 och 20 i bilagan till regeringens beslut den 1 september 1994 om en ordning för systematisk genomgång i regeringskansliet av regler som berör företag.

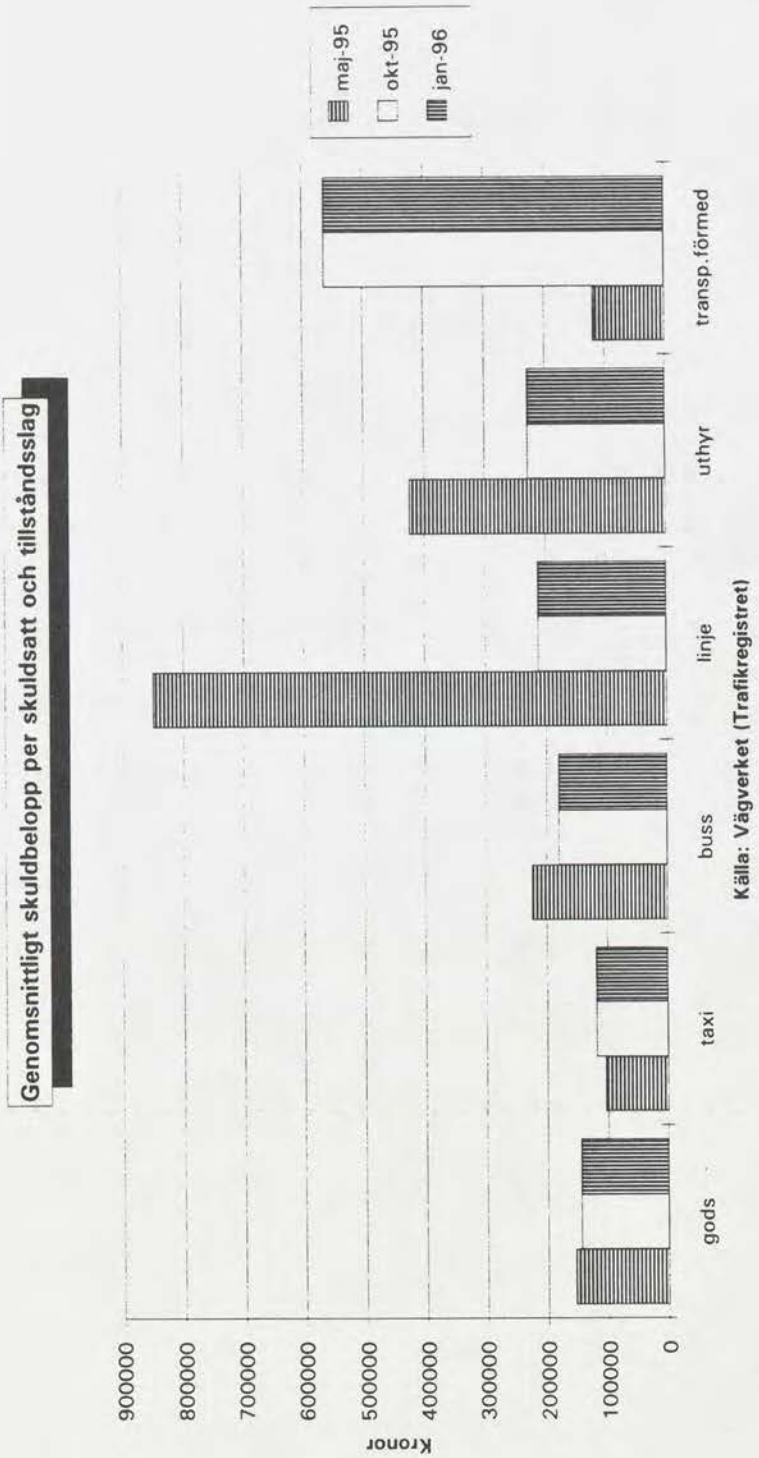
**Uppdragets bedrivande**

För utredarens arbete gäller regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare om beaktande av EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43) och om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23).

Som ett underlag för sina överväganden bör utredaren undersöka de berörda regelsystemens utformning i de övriga nordiska länderna.

Uppdraget skall redovisas senast i december 1995.


Andel tillståndshavare per tillståndsslag samt totalt som häftar i skuld till det allmänna
maj-95
okt-95
jan-96
Procent
0
1
2
3
4
5
6
totalt
transp.förmed
uthyr
linje
buss
taxi
gods
Källa: Vägverket (Trafikregistret)


Genomsnittligt skuldbelopp per skuldsatt och tillståndsslag
maj-95
okt-95
jan-96
Kronor
900000
800000
700000
600000
500000
400000
300000
200000
100000
0
gods
taxi
buss
linje
uthyr
transp.förmed
Källa: Vägverket (Trafikregistret)

# Statens offentliga utredningar 1996

## Kronologisk förteckning

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

# Statens offentliga utredningar 1996

## Kronologisk förteckning

59. Europapolitikens kunskapsgrund. En principdiskussion utifrån EU 96-kommitténs erfarenheter. UD.
60. Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och utvidgningens effekter på den gemensamma jordbrukspolitiken. UD.
61. Olika länder - olika takt. Om flexibel integration och förhållandet mellan stora och små stater i EU. UD.
62. EU, konsumenterna och maten - Förväntningar och verklighet. Jo.
63. Medicinska undersökningar i arbetslivet. A.
64. Försäkringskassan Sverige - Översyn av socialförsäkringens administration. S.
65. Administrationen av EU:s jordbrukspolitik i Sverige. Jo.
66. Utvärderat personval. Ju.
67. Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. Fi.
68. Några folkbokföringsfrågor. Fi.
69. Kompetens och kapital + bilaga. N.
70. Samverkan mellan högskolan och näringslivet. N.
71. Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och landsbygd. In.
72. Rättspsykiatriskt forskningsregister. S.
73. Swedish Nuclear Regulatory Activities. Volume 1 - An Assessment. M.
74. Swedish Nuclear Regulatory Activities. Volume 2 - Descriptions. M.
75. Värden i folkhögskolevärlden. U.
76. EU:s regeringskonferens - procedurer, aktörer, formalia. Sammanfattning av ett seminarium i april 1996. UD.
77. Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. Fi.
78. Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning och finansiering. N.
79. Översyn av revisionsreglerna. Fi.
80. Viktigt meddelande. Radio och TV i Kris och Krig. Ku.
81. Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. Fi.
82. En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. K.
83. Allmänt pensionssparande APS. S.
84. Ekobrottsforskning. Ju.
85. Egon Jönsson - en kartläggning av lokala samverkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. S.
86. Utvecklad samordning inom det civila försvaret och fredsräddningstjänsten. Kartläggning, överväganden och förslag. Fö.
87. Tredimensionell fastighetsindelning. Ju.
88. Kameraövervakning. Ju.
89. Samverkan mellan högskolan och de små och medelstora företagen. N.
90. Sammanhållet studiestöd. U.
91. Den privata vårdens omfattning och framtida ersättningsformer - En översyn av de nationella taxorna för läkare och sjukgymnaster. S.
92. IT i miljöarbetet. M.
93. Ny yrkestrafiklagstiftning. K.

# Statens offentliga utredningar 1996

# Systematisk förteckning


## Statsrådsberedningen

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

## Justitiedepartementet

Kriminalunderrättelseregister
DNA-register. [35]
Elektronisk dokumenthantering. [40]
Presumtionsregeln i expropriationslagen.[45]
Förbud mot vapen på allmän plats m.m. [50]
Utvärderat personval. [66]
Ekobrottsforskning. [84]
Tredimensionell fastighetsindelning. [87]
Kameraövervakning. [88]

## Utrikesdepartementet

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

## Försvarsdepartementet

Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. [18]
Statens maritima verksamhet. [41]
Finansieringen av det civila försvaret. [58]
Utvecklad samordning inom det civila försvaret och fredsräddningstjänsten. Kartläggning, överväganden och förslag. [86]

## Socialdepartementet

Sveriges medverkan i FN:s familjeår. [37]
Kooperativa möjligheter i storstadsområden. [54]
Försäkringskassan Sverige - Översyn av socialförsäkringens administration. [64]
Rättspsykiatriskt forskningsregister. [72]
Allmänt pensionssparande APS. [83]
Egon Jönsson - en kartläggning av lokala samverkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. [85]
Den privata vårdens omfattning och framtida ersättningsformer - En översyn av de nationella taxorna för läkare och sjukgymnaster. [91]

## Kommunikationsdepartementet

Om järnvägens trafikledning m.m. [9]
EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. [11]
Bättre trafik med väginformatik. [17]
Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. [26]
Banverkets myndighetsroll m.m. [33]
Enskilda vägar. [46]
En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. [82]
Ny yrkestrafiklagstiftning. [93]

## Finansdepartementet

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

# Statens offentliga utredningar 1996

# Systematisk förteckning

## Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan - hur går det? [1]
Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. [2]
Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. [20]
Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. [21]
Inflytande på riktigt - Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. [22]
En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. [27]
Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. [28]
Forskning och Pengar. [29]
Högskola i Malmö. [36]
Cirkelsamhället. Studiecirklars betydelser för individ och lokalsamhälle. [47]
Värden i folkhögskolevärlden. [75]

## Jordbruksdepartementet

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

## Arbetsmarknadsdepartementet

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

## Kulturdepartementet

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

## Näringsdepartementet

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

## Civildepartementet

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

## Inrikesdepartementet

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

## Miljödepartementet

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

FRITZES
Postadress: 106 47 Stockholm
Fax 08-20 50 21, Telefon 08-690 91 90