

Trafikutskottets betänkande

1981/82:30

om vissa yrkestrafikfrågor (prop. 1981/82:78)

I betänkandet behandlas

dels proposition 1981/82:78 om vissa yrkestrafikfrågor,

dels motioner framlagda med anledning av propositionen,

dels motioner om yrkestrafikfrågor framlagda under den allmänna motionstiden 1981,

dels motioner om yrkestrafikfrågor framlagda under den allmänna motionstiden 1982.

Propositionen

I propositionen har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen

dels att anta inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559),

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

dels att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för reformer på yrkestrafikområdet.

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

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

Lagförslagen

De vid propositionen fogade lagförslagen har följande lydelse:

1 Förslag till

Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559)

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. Meddelande av trafiktillstånd

1 §

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

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

2 §

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

2 Förslag till

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

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

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

Tilläggsavgift tas ut utöver avgift för biljett.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1982.

Motionerna

Motioner framlagda med anledning av propositionen

I motion 1981/82:1851 av Wiggo Komstedt (m) yrkas att riksdagen beslutar att 4 kap. 2 § första stycket yrkestrafiklagen skall ha följande lydelse:

Har beställningstrafik för godstransport eller för persontransport med buss drivits utan tillstånd, dömes den för vars räkning otillåtna transporten har utförts till böter.

I motion 1981/82:1891 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om behovsprövning vid beställningstrafik för godstransporter,

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om den ekonomiska lämplighetsprövningen,

3. att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag att upphäva 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen,

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om att komplettera yrkestrafikförordningen med regler som ger möjlighet att i samband med vägkontroller kunna förhindra fortsatt färd,

5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om förslag om skärpt ekonomisk påföljd för olaga yrkesmässig trafik,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om plombering av taxametrar.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1981

I motion 1980/81:1333 av Wiggo Komstedt (m) yrkas att riksdagen anholder att regeringen skyndsamt prövar frågan om inskränkning av möjligheterna att bedriva yrkesmässig uthyrning av buss utan förare.

I motion 1980/81:1743 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrad kontroll och tillsyn av utlandstrafiken.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1982

I motion 1981/82:602 av Bengt Silfverstrand m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om förändrade arbetstidsvillkor för yrkesförare i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag.

I motion 1981/82:1834 av Erik Börjesson (fp) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts

angående en mer strikt tillämpning av lagstiftningen rörande överlåtelse av trafiktillstånd och särskilt vad som anförts angående köpeavtalets ställning i samband med sådan bedömning.

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ny lagstiftning på yrkestrafikområdet innebärande att kretsen av personer som får överta trafiktillstånd inskränks till enbart familjemedlemmar och personer som under lång tid varit anställda hos trafikutövaren.

I motion 1981/82:1837 av Kerstin Ekman (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till skärpta regler för körkortsåterkallande vid olovlig yrkesmässig trafik.

I motion 1981/82:1864 av Arne Nygren m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen hos regeringen anhåller om en översyn syftande till en förenkling av tillståndsgivningen för busstrafik.

I motion 1981/82:1889 av Anna Wohlin-Andersson m. fl. (c, m, fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna för taxiutövare att få dispens från tvånget att tillhöra beställningscentral.

Utskottet

1 Samåkning m. m.

I propositionen erinras om att yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen endast får drivas av den som har trafiktillstånd. Enligt 1 kap. 7 § i lagen gäller denna emellertid inte för vissa typer av transporter. I paragrafen görs sålunda undantag för samåkning omfattande högst fem personer samt för bl. a. vissa ambulanstransporter, renhållnings- och bärningstransporter och transporter av vissa noggrant specificerade lantbruks- och skogsbruksprodukter. Föredragande departementschefen förordar att undantagen förs över till yrkestrafikförordningen och att 1 kap. 7 § upphävs. Vid överförandet bör undantagen utvidgas till att avse bl. a. samåkning i större utsträckning än vad 7 § medger.

Föredragandens förslag i denna del har ej givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Förslaget tillstyrks.

2 Tillståndsprövning

Föredraganden erinrar om att behovsprövningen för beställningstrafik för godstransporter avskaffades helt den 1 januari 1979. För all yrkesmässig trafik gäller dock – med de undantag som anges i 1 kap. 7 § yrkestrafiklagen – kravet på trafiktillstånd. Sådant tillstånd får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, personliga och ekonomiska förhållanden samt

andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Till grund för tillståndsmyndighetens bedömning av den ekonomiska lämpligheten skall, när det gäller tillstånd till beställningstrafik för godstransporter, ligga en av sökanden utförd ekonomisk utredning. Syftet härmed är främst att motverka alltför optimistiska bedömningar av en sökande om förutsättningarna för att kunna driva åkerirörelse i gödtagbara former och på företagsekonomiskt sunda villkor. Bestämmelserna om denna ekonomiska lämplighetsprövning – som utföras med stöd av 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen – är ganska omfattande. Tillämpningen av dem medför en hel del arbete både för tillståndsmyndigheterna och de sökande. Det är dock svårt för länsstyrelserna att göra en mera ingående prövning av de kalkyler som presenteras i de ekonomiska utredningarna. Det är däremot lätt för de sökande att anpassa sina uppgifter till vad länsstyrelserna förmodas kunna godta. Någon offentlig kontroll av hur rörelsen sköts förekommer i princip inte efter den ekonomiska lämplighetsprövningen. Trots denna föreligger f. n. stora svårigheter med företag som just i ekonomiskt hänseende kan sägas vara olämpliga. Det är t. ex. företag som ofta inte sköter inbetalningar av skatter och avgifter till det allmänna, samtidigt som de illojalt konkurrerar med branschens korrekt drivna företag.

Föredraganden finner sammanfattningsvis att den ekonomiska lämplighetsprövningen i nuvarande form är både ineffektiv och onödigt kostnadskrävande. Han förordar därför att denna prövning avskaffas och att 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen upphävs.

Föredraganden framhåller emellertid att problemen inom transportbranschen tyder på att behovet av en ekonomisk kontroll av företagen liksom av bättre utbildade företagare är stort. Det förstnämnda behovet kan tillgodoses genom ett regelbundet samarbete mellan tillståndsmyndigheterna och kronofogdemyndigheterna samt mellan berörda avdelningar inom länsstyrelserna. Utbildningsbehovet kan tillgodoses bl. a. genom kurser som Svenska åkeriförbundet anordnar för sina medlemmar.

I motion 1981/82:1891 (s) framhålls att den avskaffade behovsprövningen vid beställningstrafik för godstransporter har medfört en omfattande övercatering inom branschen. Starka skäl föreligger enligt motionärerna för införande av en samhällsekonomisk prövning vid ifrågavarande tillståndsgivning. En begränsning av antalet tillstånd kan ske genom ett samarbete mellan berörda arbetsmarknadsparter och myndigheter. Därigenom kan man komma till rätta med den illojala konkurrensen.

Motionärerna framhåller vidare att den ekonomiska lämplighetsprövningen bör ses över och kompletteras men att den bör bibehållas. Sådan prövning behövs dock inte för företag som har tillstånd för godsbefordran med fem eller fler fordon. Motionärerna yrkar att riksdagen avslår förslaget om upphävande av 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen.

Regeringen föreslog i proposition 1977/78:137 att behovsprövningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle slopas liksom bestämmelserna om geografiska begränsningar i rätten att utöva trafiken och om kapacitetsbegränsningar. Föredragande departementschefen framhöll att behovsprövningen var av ringa värde från samhällets synpunkt. För de redan etablerade trafikutövarna hade den ett värde som skydd mot konkurrens. Detta skydd verkade dock hämmande för det från samhällets synpunkt viktigare rationaliseringsintresset. De geografiska begränsningarna, som följde av bestämmelser om bl. a. en lokalområdesindelning, utgjorde vidare enligt departementschefen hinder för en rationell transportuppläggning. Sålunda inskränktes t. ex. möjligheterna för trafikutövare att ta returfrakter till andra platser än sådana som var belägna inom det egna lokalområdet. Det framhölls också att de geografiska begränsningarna utgjorde en hämmande faktor från energibesparingssynpunkt.

Riksdagen godkände regeringens förslag (TU 1977/78:27, rskr 1977/78:365).

Enligt utskottets mening skulle en behovsprövning – på sätt som yrkas i ifrågavarande motion – medföra en återgång till den ordning som gällde före den 1 januari 1979. Utskottet avstyrker därför – och med hänvisning till det ovan anförda – detta yrkande.

Utskottet ansluter sig vidare till de överväganden som enligt föredraganden talar för att slopa den ekonomiska lämplighetsprövningen för beställningstrafik för godstransporter. Det ökade samarbete mellan berörda myndigheter som föredraganden förordar tillgodoser enligt utskottets mening i inte oväsentlig utsträckning behovet av en effektivare ekonomisk kontroll än den nämnda lämplighetsprövningen. Utskottet avstyrker därför också övriga här berörda motionsyrkanden och tillstyrker att 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen upphävs.

I motion 1981/82:1864 (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen hos regeringen begär att tillståndsgivningen för busstrafik skall förenklas. För turistnäringen angelägen trafik har i många fall inte kunnat komma till stånd på grund av nuvarande bestämmelser. Länshuvudmännen, som har det bästa kunnandet om trafikbehovet och de olika trafikutövarna, måste ta ett huvudansvar också för turisttrafiken och därmed för tillståndsgivningen.

Lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik lägger ett ansvar på länshuvudmännen för – som framgår av namnet – den kollektiva persontrafiken. Beställningstrafik med buss eller turisttrafik omfattas däremot inte av detta ansvar. Någon laglig möjlighet för länshuvudmännen att fungera som tillståndsmyndighet finns inte f. n. En lagändring bör enligt utskottets mening inte övervägas förrän ytterligare erfarenhet vunnits av den verksamhet som bedrivs med stöd av nämnda lag. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet.

I motion 1980/81:1333 (m) hänvisas till en bestämmelse i lagen (1979:561) om biluthyrning. Enligt bestämmelsen får tillstånd till uthyrning av bussar ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig. Behovet av bussuthyrning torde enligt motionären närmast avse privata eller ideella persontransporter samt förarutbildning och tillfälliga fordonsinsatser i yrkesmässig busstrafik, när förhyraren har egna fordon under reparation c. d. Behovet av bussar för privata eller ideella ändamål – föreningsresor o. d. – kan tillgodoses av den yrkesmässiga beställningstrafiken. Motivet för att i stället hyra buss utan förare är i dessa fall en önskan att slippa betala de kostnader som är förknippade med förarinsatsen. Uthyrningsverksamheten innebär då en konkurrens med den yrkesmässiga beställningstrafiken som medför vissa nackdelar även från samhällelig synpunkt. Den allvarligaste invändningen mot bussuthyrningsverksamheten är dock enligt motionären att den kan förleda till en svärbemästrad olaga yrkesmässig trafik och illojal konkurrens. En allt liberalare inställning från tillståndsgivande myndigheters sida till nyetablering av bussuthyrningsrörelse skapar mot den angivna bakgrunden en växande oro i busstrafiknäringen och i de anställdas organisationer. Sammanfattningsvis framhålls i motionen att det kan ifrågasättas om möjligheter att bedriva rörelse för allmän uthyrning av åtminstone större bussar bör få förekomma i annan mån än som behövs för att tillgodose vissa speciella ändamål. Regeringen bör därför pröva frågan om inskränkning av möjligheterna att bedriva yrkesmässig uthyrning av buss utan förare.

Enligt lagen om biluthyrning prövas frågan om tillstånd till uthyrningsrörelse av regeringen eller den myndighet som regeringen utser. Enligt lagen skall vidare tillståndshavaren varnas eller tillståndet återkallas om det i uthyrningsrörelsen förekommit sådana missförhållanden att denne inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten. Utskottet förutsätter att regeringen ser till att uppmärksamheten mot missförhållanden skärps. Exempel på sådana missförhållanden som bör kunna medföra återkallelse av tillståndet är enligt utskottets mening medverkan till olaga yrkesmässig trafik och därmed illojal konkurrens, till att bussar körs av ovana förare och till att förare anlitas som saknar anknytning till det privata eller ideella ändamål för vars tillgodoseende bussförhyrning sker. I samtliga angivna fall bör dock krävas att vederbörande bussuthyres medverkan inte skall vara av endast tillfällig natur. Utskottet vill dock inte medverka till att eliminera möjligheterna för t. ex. en förening att hyra en buss och därvid anlita en medlem, som är en väl kvalificerad bussförare, som chaufför.

Med hänvisning till vad utskottet sålunda anført avstyrks motionen.

3 Taxor och turlistor m. m.

Föredraganden förordar att länshuvudmännen själva skall få bestämma vilka taxor som skall tillämpas i den trafik som de ansvarar för. För den

busslinjetrafik som faller utanför huvudmannaansvaret och för vilken transportrådet är tillståndsmyndighet i nära nog samtliga fall bör rådet fastställa taxorna. Sådan trafik utgör högst 10 % av den totala busslinjetrafiken i landet. Lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik bör ändras så att den ger länshuvudmännen rätt att ta ut tilläggsavgift av resande som ej kan förete giltig biljett.

Inom områden där det inte finns någon trafik som konkurrerar med den som länshuvudmännen bedriver är det vidare enligt föredraganden överflödigt att kräva att turlistorna skall fastställas av en myndighet. Beteckningen turlista bör f. ö. bytas ut mot det numera i dagligt tal använda ordet tidtabell. Härför krävs en ändring i 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden sålunda anført. De berörda lagförslagen tillstyrks.

4 Utmärkning av fordon

Föredraganden framhåller att fordon i yrkesmässig trafik i framtiden – liksom nu – bör ha särskild utmärkning. Detta är motiverat inte minst med hänsyn till de olagligheter och den illojala konkurrens som förekommer i yrkestrafiken. Nuvarande ordning för utmärkning har emellertid visat sig vara i hög grad bristfällig. Detta beror bl. a. på att beteckningsmärkena i fråga anskaffas av trafikutövarna själva utan offentlig kontroll. Det är därför lätt för en åkare som saknar tillstånd att utnyttja ett märke som kommit på avvägar.

Trafiksäkerhetsverket har på regeringens uppdrag sett över utmärkningssystemet och föreslagit en ordning som nära ansluter till den som f. n. tillämpas för utmärkning av bussar. Förslaget bör enligt föredraganden genomföras. Systemet skulle omfatta alla slags bilar och traktorer som används vid godstransporter i beställningstrafik – inte bara lastbilar som f. n. är fallet. Genom anknytning till yrkestrafikregistret och bilregistret blir det möjligt att för en rimlig kostnad få ett ständigt aktuellt och tillförlitligt utmärkningssystem.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden sålunda anført. Det föreslagna utmärkningssystemet bör – som föredraganden framhåller – vara till god hjälp vid övervakningen av trafiken och i kampen mot den ekonomiska brottslighet som förekommer i branschen.

5 Transportköparansvar och andra sanktioner

Föredraganden framhåller att en mycket effektiv metod för att bekämpa ekonomisk brottslighet är att förmå presumtiva kunder att avstå från att utnyttja mindre seriösa företag. Yrkestrafiklagens stadgande om transportköparansvar innebär att om beställningstrafik för godstransporter bedrivits

utan tillstånd kan den för vars räkning den otillåtna transporten har utförts dömas till böter. Enligt föredraganden tillämpas stadgandet sällan. Det är troligt att många transportköpare har dålig kännedom om detta ansvar. Ökad information bör kunna bidra till att göra bestämmelsen effektiv. Genom det nya databaserade yrkestrafikregistret och genom det förordade utmärkningssystemet för fordonen bör det samtidigt bli möjligt för transportköparen att på ett enkelt och effektivt sätt kontrollera om transportören har tillstånd. Detta gäller i särskilt hög grad den som i sitt yrke köper transportuppdrag.

I motion 1981/82:1851 (m) yrkas att yrkestrafiklagens stadgande om transportköparansvar skall utvidgas till att omfatta persontransport med buss som bedrivits utan tillstånd.

Utskottet delar föredragandens uppfattning om värdet av åtgärder ägnade att motverka att transportköpare anlitar sådana transportörer som saknar rätt att bedriva beställningstrafik för godstransporter. Det databaserade yrkestrafikregistret och ett modernt utmärkningssystem för ifrågavarande fordon utgör enligt utskottets mening exempel på lämpliga åtgärder. Beställningstrafik med buss för persontransporter skiljer sig från beställningstrafik för godstransporter bl. a. i så måtto att de i stor omfattning utförs för sådana personer eller sammanslutningar som inte yrkesmässigt köper transportuppdrag eller som eljest inte kan förväntas ha insikt om yrkestrafiklagstiftningen. En utvidgning av transportköparansvaret på sätt som föreslås i motionen är därför enligt utskottets mening inte lämplig. En av berörda branschintressen bedriven informationsverksamhet synes dock vara ägnad att motverka ifrågavarande olaga yrkesmässiga trafik.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionen.

I motion 1981/82:1891 (s) framhålls att för olaga yrkesmässig trafik hittills endast har dömts till böter, ehuru även fängelse – i högst sex månader – ingår i straffskalan. Böterna är i regel så låga att de inte innebär något större ekonomiskt intrång för den dömda och inte heller har någon preventiv verkan. Möjligheter att införa *skärpta ekonomiska påföljder* bör därför övervägas. Genom ett avgiftssystem liknande överlastavgiften bör en solidarisk betalningsskyldighet kunna åläggas transportör och transportköpare vid brott mot yrkestrafiklagen. Andra möjligheter till kännbara sanktioner av ekonomisk art som bör övervägas är beslag och förverkande av fordon samt effektivare brukandeförbud.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att regeringen bör låta utreda möjligheterna att utforma avgifter och andra ekonomiska sanktioner som på ett effektivare sätt än nuvarande bötesstraff och brukandeförbud kan motverka olaga yrkesmässig trafik. Regeringen bör enligt utskottets mening återkomma till riksdagen med förslag härom. Vid utarbetandet av förslagen

bör bl. a. de i motionen anvisade möjligheterna till sanktioner övervägas.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion 1981/82:1891 (s) framhålls också att yrkestrafikförordningen bör kompletteras med regler som ger *möjlighet att i samband med vägkontroller kunna förhindra fortsatt färd*. Kontrollen bör i första hand utföras av polismyndigheterna, men samarbete bör även ske med trafiksäkerhetsverket och yrkesinspektionen. Särskilt viktigt är att kontrollerna blir heltäckande, dvs. att de omfattar efterlevnaden av samtliga de bestämmelser – inte minst i fråga om skatter, avgifter och arbetstider – som utövar av yrkesmässig trafik har att iaktta.

Även föredraganden framhåller att man bör överväga möjligheten att använda vägkontroller – i trafiksäkerhetsverkets regi – för att hindra fortsatt färd vid brott mot yrkestrafiklagstiftningen. Han erinrar också om att vägtrafikskattutredningen har föreslagit bl. a. att polisen skall kunna ta hand om ett fordon's registreringsskyltar för att förhindra att fordonet används innan restförd vägskaft har betalats.

Vid de överväganden som sålunda enligt föredraganden kommer att ske bör enligt utskottets mening även ifrågavarande motion, i här berörd del, beaktas.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion 1981/82:1837 (fp) yrkas att riksdagen begär förslag till *skärpta regler för återkallelse av körkort* vid olovlig yrkesmässig trafik.

Av 16 § körkortslagen (1977:477) följer att grunder för återkallelse av körkort är bl. a. grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, grov smitning, yrkesmässig, grov, långvarig eller hänsynslös brottslighet samt sjukdom, som t. ex. alkoholism. Grunderna syftar till att värna trafiksäkerheten. Detsamma gäller den grund som innebär att körkort skall återkallas "om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse". Till bestämmelser i trafikens intresse hör enligt förarbetena till lagen (se prop. 1975/76:155, s. 94) t. ex. bestämmelser om registrering, skatt och försäkring.

Nuvarande regler om återkallelse av körkort är enligt utskottets mening ändamålsenliga. Något annat ändamål än trafiksäkerheten är utskottet inte berett att överväga. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen.

6 Taxifrågor

I motion 1981/82:1834 (fp) framhålls att tillämpningen av yrkestrafiklagens regler om *överbåtelse av trafikstillstånd* har medfört problem inom taxitrafiken. Enligt lagen får tillstånd överbåtas om tillståndshavaren dör eller har försatts i

konkurs eller – säger motionären – om särskilda skäl föreligger. I praxis, heter det vidare i motionen, har denna skälighetsbedömning från länsstyrelsernas sida kommit att uppluckras så att blotta förefintligheten av ett överlåtelsekontrakt eller ett köpeavtal kommit att – i strid mot lagens anda och bokstav – räknas som ett särskilt skäl. Motionärens första yrkande är att regeringen skall verka för en striktare tillämpning av ifrågavarande lagrum och därvid särskilt beakta vad som i motionen anförts om köpeavtalets ställning i samband med denna tillämpning.

2 kap. 21 § yrkestrafiklagen har följande lydelse: "Om tillståndshavaren dör får tillståndet överlätas på någon annan. Tillståndet får också överlätas om tillståndshavaren har försatts i konkurs *eller om det finns andra skäl*" (kurs. här). Något krav på *särskilda* skäl föreligger sålunda inte.

Utskottet instämmer i motionärens krav på att bestämmelserna om överlåtelse av trafiktillstånd, såvitt de avser taxinäringen, skall tillämpas striktare än hittills. Enbart förekomsten av köpeavtal eller överlåtelsekontrakt kan inte anses utgöra tillräcklig grund för överlåtelse.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Det andra yrkandet i motion 1981/82:1834 (fp) är att regeringen skall framlägga förslag om sådan ändring av yrkestrafiklagen att kretsen av personer som får överta trafiktillstånd för taxi inskränks till endast familjemedlemmar och personer som under lång tid varit anställda hos trafikutövaren.

Utskottet förutsätter att regeringen även prövar denna fråga. Med hänvisning härtill bör yrkandet lämnas utan åtgärd.

I motion 1981/82:1889 (c, m, fp) hänvisas till riksdagens beslut om *beställningscentraler för taxi* med anledning av proposition 1979/80:142 om vissa taxifrågor (TU 1979/80:27, rskr 1979/80:403). I sitt betänkande uttalade utskottet bl. a. att en viktig förutsättning för en ekonomiskt sund och rationell taxitrafik är att trafikutövarna är anslutna till en gemensam beställningscentral. Länsstyrelserna borde dock få medge undantag från denna huvudregel i vissa fall – såsom i glesbygd med stora avstånd mellan de enskilda trafikutövarna. Motionärerna framhåller vidare att begreppet glesbygd har medfört stora tolkningssvårigheter för länsstyrelserna. Taxiutövarna är också oroade av de ekonomiska konsekvenserna av tvånget att tillhöra en beställningscentral samt av svårigheterna att förena detta med den personliga service och lokalkännedom man hittills kunnat tillhandahålla på taxistationer i glesbygd. Riksdagens ovan återgivna uttalande behöver kompletteras och förtydligas med ett uttalande enligt vilket undantag från huvudregeln skall kunna medges för taxistationer med uppställningsplatser inom en tätortskommuns landsbygdsområde.

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionen.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Föredraganden anser att åtgärder bör vidtas för att förhindra eller försvåra att i taxitrafiken intjänade belopp inte redovisas. Han förordar därför att bestämmelser om att *taxametrar* skall vara av godkänd typ och att de skall plomberas snarast införs.

I motion 1981/82:1891 (s) hänvisas till en uppgift i propositionen att AB Svensk bilprovning skall godkänna de företag som skall äga rätt att plombera taxametrar. Motionärerna framhåller att trafikutövare ofta är agenter för olika taxameterföretag och således säljer och bidrar med installationer av dessa. Inte minst från allmänpreventiv synpunkt är det viktigt att dessa företag inte får rätt att arbeta med plomberingen av taxametrar. Härigenom undanröjs alla misstankar om och möjligheter till missbruk.

Med den inställning som föredraganden redovisat till det önskvärda i att komma åt fusk med taxametrar tar utskottet för givet att motionen beaktas vid utarbetandet av de tillämpningsföreskrifter som fordras. Motionen, i nu berörd del, synes sålunda kunna lämnas utan åtgärd.

7 Arbetstider för yrkesförare

I motion 1981/82:602 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om förändrade arbetstidsvillkor för yrkesförare i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag.

I regeringens skrivelse 1980/81:79 behandlades vissa bilarbetstidsfrågor. Föredragande departementschefen framhöll nackdelarna med nuvarande ordning, som innebär att yrkesförares arbetstid regleras enligt två olika principer. Därmed avsågs *dels* principen om maximerad arbetstid som gäller för nationell trafik, *dels* principen om en maximal körtid som gäller för internationell trafik. Föredraganden skulle därför ta intäkt till en översyn av reglerna om bilarbetstid avseende möjligheterna *dels* till en samordning av de svenska och de internationella arbetstidsreglerna, *dels* till en effektivare kontroll av reglernas efterlevnad.

I sitt betänkande TU 1980/81:11 med anledning av skrivelsen framhöll utskottet att det delade föredragandens uppfattning om det olämpliga i att arbetstidsbestämmelserna för yrkesförare bygger på två olika principer. En enhetlig lagstiftning borde införas så snart som möjligt. Utskottet förutsatte därför att den aviserade översynen skulle genomföras skyndsamt.

Utskottet är alltså av denna uppfattning och förutsätter att resultatet av översynen snarast redovisas för riksdagen.

Vad utskottet nu har anfört bör ges regeringen till känna av riksdagen.

8 Internationella vägtransporter

I motion 1980/81:1743 (s) framhålls att en allt större andel av Sveriges varuutbyte med utlandet sker med lastbil. Inom den internationella lastbilstrafiken förekommer flera missförhållanden. Exempel härpå är förfalskade trafiktillstånd samt bristande respekt för bestämmelser om s. k. tredjelandstrafik, sociala avgifter, försäkringar, arbets- och vilotider, maximilast m. m. För att råda bot på missförhållandena krävs en förbättrad tillsyn av utlandstrafiken och skärpta påföljder vid överträdelser av gällande bestämmelser.

Bestämmelser om gränsöverskridande yrkesmässig trafik finns i kungörelsen (1974:681) om internationella vägtransporter. För sådana transporter krävs tillstånd som av transportrådet meddelas den som med hänsyn till sina personliga kvalifikationer kan anses lämplig att utöva trafiken. I kungörelsen finns också bestämmelser om återkallelse av tillstånd och om varning av tillståndshavare. Vidare finns regler om ansvar för den som överträder bestämmelserna.

Av propositionen framgår att inom transportrådet – mot bakgrund av de erfarenheter som rådet hittills gjort av tillståndsgivningen – pågår en översyn av gällande regelsystem i vissa angivna avseenden. I avvaktan på resultatet av denna översyn bör motionen enligt utskottets mening inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Beträffande övriga här ej berörda delar av propositionen har utskottet inte funnit anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *samåkning m. m.*
att riksdagen bifaller det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) såvitt det avser att 1 kap. 7 § skall upphöra att gälla,
2. beträffande *tillståndsprövning*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:1891 (s) yrkande 1,
 - b. med bifall till de i propositionen förordade riktlinjerna för en reformerad lämplighetsprövning och till det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559), såvitt det avser att 2 kap. 10 § skall upphöra att gälla, avslår motion 1981/82:1891 (s) yrkandena 2 och 3,
 - c. avslår motion 1981/82:1864 (s) yrkande 2,
 - d. avslår motion 1980/81:1333 (m),

3. beträffande *taxor och turlistor m. m.*
att riksdagen
 - a. bifaller det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik.
 - b. bifaller det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) såvitt det avser 2 kap. 1 §.
4. beträffande *transportköparansvar*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1851 (m).
5. beträffande *skärpta ekonomiska påföljder för olaga yrkesmässig trafik*
att riksdagen med anledning av motion 1981/82:1891 (s) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.
6. beträffande *möjligheter att i samband med vägkontroller kunna förhindra fortsatt färd*
att riksdagen med anledning av motion 1981/82:1891 (s) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.
7. beträffande *skärpta regler för återkallelse av körkort*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1837 (fp).
8. beträffande *överbåtelse av trafiktillstånd inom taxitrafiken*
att riksdagen
 - a. med anledning av motion 1981/82:1834 (fp) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.
 - b. lämnar motion 1981/82:1834 (fp) yrkande 2 utan åtgärd.
9. beträffande *beställningscentraler för taxi*
att riksdagen med bifall till motion 1981/82:1889 (c, m, fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om undantag från skyldigheten för taxiutövare att tillhöra sådana centraler.
10. beträffande *taxametrar*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1891 (s) yrkande 6 utan åtgärd.
11. beträffande *arbetstider för yrkesförare*
att riksdagen med anledning av motion 1981/82:602 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.
12. beträffande *internationella vägtransporter*
att riksdagen lämnar motion 1980/81:1743 (s) utan åtgärd.
13. beträffande *övriga – i mom. 1–12 ej behandlade – delar*
att riksdagen
 - a. bifaller det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559).

b. godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för reformer på yrkestrafikområdet.

Stockholm den 27 april 1982

På trafikutskottets vägnar

BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Erik Börjesson (fp), Sten-Ove Sundström (s), Lars Hedfors (s) och Elvy Nilsson (s).

Reservationer

1. beträffande tillståndsprövning (mom. 2 a och b)

Bertil Zachrisson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Sten-Ove Sundström, Lars Hedfors och Elvy Nilsson (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "yrkestrafiklagen upphävs." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till vad som anförs i motion 1981/82:1891 (s) att avskaffandet av ifrågavarande behovsprövning har medfört en omfattande överetablering inom åkeribranschen. Denna uppfattning delas också av berörda bransch- och fackorganisationer samt av länsstyrelser och kronofogdemyndigheter. Överetableringen bör enligt utskottets mening motverkas. Detta kan – som motionärerna framhåller – ske genom en samhällsekonomisk prövning vid tillståndsgivning för beställningstrafik för godstransporter. Det kan också ske genom att tillståndsmyndigheterna ges möjlighet att förhindra att s. k. firmabilar får tillstånd till yrkesmässig trafik. Genom ett samarbete mellan arbetsmarknadsparterna samt länsstyrelser och länsarbetsnämnder bör det kunna bli möjligt för de tillståndsgivande myndigheterna att avvisa ansökningar om trafikillstånd under hänvisning exempelvis till arbetsmarknadsläget inom en viss region. Genom en begränsning av antalet tillstånd skapas också goda förutsättningar för att komma till rätta med den illojala konkurrensen inom branschen.

Utskottet har ingen erinran mot de riktlinjer som föredraganden har angivit för förbättringar av den ekonomiska kontrollen och av branschens företagareutbildning. Den ekonomiska lämplighetsprövningen i nuvarande form har dock ett inte oväsentligt värde så till vida som den tvingar sökanden

till eftertanke och ger honom vissa insikter om vad som verkligen krävs i ekonomiskt hänseende för att driva en åkerirörelse. Den ger dessutom länsstyrelserna vissa uppgifter av värde för prövningen. Utskottet delar sålunda motionärernas uppfattning i det berörda avseendet och kan också ansluta sig till deras mening att den ekonomiska lämplighetsprövningen inte behövs för etablerade transportföretag som innehar trafiktillstånd för godsbefordran för fem eller fler fordon.

Vad utskottet nu har anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 a och b bort ha följande lydelse:

2. *beträffande tillståndsprövning*

att riksdagen

a. med anledning av motion 1981/82:1891 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om behovsprövning vid beställningstrafik för godstransporter,

b. med anledning av motion 1981/82:1891 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om den ekonomiska lämplighetsprövningen och med bifall till motion 1981/82:1891 (s) yrkande 3 avslår det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559), såvitt det avser att 2 kap. 10 § skall upphöra att gälla.

2. *beträffande tillståndsprövning (mom. 2 d)*

Wiggo Komstedt (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Enligt lagen" och slutar med "avstyrks motionen." bort ersättas med text av följande lydelse:

Bestämmelserna om meddelande av tillstånd till biluthyrning i 2 kap. lagen om biluthyrning bör enligt utskottets mening tillämpas så att tillstånd till uthyrning av bussar endast ges till trafikutövare som sysslar med beställnings-, turist- eller linjetrafik och så att tillstånden avser bussar som huvudsakligen används i sådan verksamhet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 d bort ha följande lydelse:

2. *beträffande tillståndsprövning*

att riksdagen

(d) med anledning av motion 1980/81:1333 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om tillstånd till uthyrning av bussar,

3. beträffande **transportköparansvar** (mom. 4)

Wiggo Komstedt (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet delar föredragandens" och slutar med "utskottet motionen." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar föredragandens uppfattning om värdet av åtgärder ägnade att motverka att transportköpare anlitar sådana transportörer som saknar rätt att bedriva beställningstrafik för godstransporter. Det databaserade yrkestrafikregistret och ett modernt utmärkningssystem för ifrågavarande fordon utgör enligt utskottets mening exempel på lämpliga åtgärder. Transportköparansvaret bör emellertid enligt utskottets mening utvidgas så att det även blir tillämpligt på dem som yrkesmässigt köper eller förmedlar sådana transportuppdrag som avser beställningstrafik för persontransport med buss, om trafiken drivs utan tillstånd.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande **transportköparansvar**

att riksdagen med anledning av motion 1981/82:1851 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. beträffande **beställningscentraler för taxi** (mom. 9)

Bertil Zachrisson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Sten-Ove Sundström, Lars Hedfors och Elvy Nilsson (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet delar" och på s. 12 slutar med "till känna." bort ersättas med text av följande lydelse:

I proposition 1979/80:142 om vissa taxifrågor anförde föredragande departementschefen följande:

"Det är inte minst från taxikundernas synpunkt väsentligt att trafikutövarna är anslutna till en gemensam beställningscentral med fullgod kapacitet. Såväl för allmänheten som för taxis stora kunder, däribland kommuner och landstingskommuner, bör detta vara av stor vikt. Mot bakgrund av vad jag anfört delar jag utredarnas och remissinstansernas uppfattning att tillståndshavarna regelmässigt skall vara anslutna till gemensam beställningscentral. Något utrymme för flera beställningscentraler inom samma trafikområde finns i allmänhet inte."

I propositionen angavs också villkoren för undantag från dessa regler. Det framhölls därvid, att länsstyrelserna i *enskilda fall* skulle kunna medge att beställning av taxibilar löstes på annat sätt än genom beställningscentraler.

Detta skulle exempelvis kunna ske i glesbygdsområden med stora avstånd mellan de enskilda trafikutövarna. Riksdagen anslöt sig till dessa förslag.

Utskottet finner inget skäl att frångå detta riksdagsbeslut. Utskottet anser fortfarande att väl fungerande beställningscentraler är en förutsättning för taxis möjligheter att ge allmänheten en god service och i ökad utsträckning åta sig samhällsbetalda uppdrag. Om alltför många taxiutövare får stå utanför beställningscentraler, kan den ekonomiska grunden för dessa ryckas undan. Detta gäller särskilt i de mindre kommunerna. Utskottet kan därför inte acceptera de vidgade dispensmöjligheter som föreslås i motion 1981/82:1889 (c, m, fp).

Med hänvisning till vad utskottet sålunda anfört avstyrks motionen.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *beställningscentraler för taxi*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1889 (c, m, fp),

Innehållsförteckning

Propositionen	1
Lagförslagen	1
Motionerna	3
<i>Motioner framlagda med anledning av propositionen</i>	<i>3</i>
<i>Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1981</i>	<i>3</i>
<i>Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1982</i>	<i>3</i>
Utskottet	4
1 Samåkning m. m.	4
2 Tillståndsprövning	4
3 Taxor och turlistor m. m.	7
4 Utmärkning av fordon	8
5 Transportköparansvar och andra sanktioner	8
6 Taxifrågor	10
7 Arbetstider för yrkesförare	12
8 Internationella vägtransporter	13
Hemställan	13
Reservationer	15

