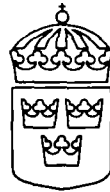


Regeringens proposition 1994/95:191



Partsställningen i mål enligt yrkestrafiklagen

Prop.
1994/95:191

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 30 mars 1995

Ingvar Carlsson

Ines Uusmann
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det allmänna får ställning som part och därmed får rätt att överklaga domstols avgörande i mål om trafikillstånd och särskild förarlegitimation för taxi enligt yrkestrafiklagen. Enligt förslaget skall det allmännas talan föras av länsstyrelsen respektive Vägverket. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 1995.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263) . . .	4
3	Ärendet och dess beredning	4
4	Gällande ordning	6
	4.1 Allmänt om yrkesmässig trafik	6
	4.2 Trafiktillstånd och särskild förarlegitimation	6
	4.3 Återkallelse av tillstånd	7
	4.4 Dispens	8
	4.5 Överklagande	8
	4.6 Något om reglerna på körkortsområdet	8
5	Myndighetsorganisationen på yrkestrafikområdet	9
	5.1 Vägverket	9
	5.2 Länsstyrelserna	10
6	Överväganden och förslag	10
7	Kostnadsaspekter	12
8	Ikraftträdande m.m.	13
9	Författningskommentar	13
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian	14
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	15
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	16
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	17
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	18
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 mars 1995	19

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1994/95:191

Regeringen föreslår att riksdagen
antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen
(1988:263).

Härigenom föreskrivs att det i yrkestrafiklagen (1988:263) skall införas en ny paragraf, 23 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

23 a §

Länsstyrelsen för det allmännas talan hos allmän förvaltningsdomstol i mål enligt denna lag. Vägverket för dock denna talan i mål om återkallelse av tillstånd till linjetrafik som berör flera län. Länsstyrelsen och Vägverket får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Om länsstyrelsen eller Vägverket överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995 och tillämpas i de fall tillståndsmyndighetens beslut eller en länsstyrelses beslut rörande förarlegitimation meddelats efter utgången av juni 1995.

3 Ärendet och dess beredning

Genom prop. 1993/94:133 inleddes reformeringen av instansordningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna (bet. 1993/94:JuU24, rskr. 1993/94:319). Förslagen byggde på Domstolsutredningens betänkande Domstolarna inför 2000-talet - Arbetsuppgifter och förfaranderegler (SOU 1991:106). Den inledande etappen innebar att länsrätterna gavs en allmän behörighet att pröva mål som första domstolsinstans i stället för kammarrätterna. I samma lagstiftningsärende beslutades bl.a. också om generella regler om prövningstillstånd i kammarrätt enligt förvaltningsprocesslagen (1971:291). Författningsändringarna i denna del grundade sig på förslag som lagts fram i en inom Justitiedepartementet upprättad promemoria. Den andra etappen av instansordningsreformen behandlade en stor del av Domstolsutredningens övriga förslag såvitt gäller instansordningen inom de allmänna förvaltningsdomstolarna. Författningsändringarna innebär att ytterligare ett stort antal måltyper

flyttas ner från kammarrätt till länsrätt. Ändringarna träder i kraft den 1 april 1995 (prop. 1994/95:27, bet. 1994/95:JuU6, rskr. 1994/95:165).

Domstolsutredningen tog även upp frågan om beslutsmyndighetens möjlighet att för vissa målgrupper inom förvaltningsrättens område inträda som part i domstolsprocessen vid överklagande. Utredningen uttalade sig för en sådan ordning. Övervägandena har inte lett till någon allmän författningsreglering. Inom Justitiedepartementet pågår emellertid arbete med en generell reglering av förvaltningsmyndigheters partsställning och rätt att överklaga domstols beslut. Trafikutskottet har i sitt betänkande 1993/94:TU29 uttalat att den ordning för överklagande av körkortsärenden som framkommer vid beredningen av Domstolsutredningens förslag bör kunna vara vägledande för ordningen för överklagande i yrkestrafikärenden. Utskottet avstod från att ta något initiativ med hänvisning till den vidare beredningen av Domstolsutredningens förslag.

Frågan om partsställningen i yrkestrafikmål har uppmärksamats i skilda sammanhang under senare tid. Frågan fick delvis förnyad aktualitet genom införandet av bestämmelser om vandelsprovning för särskild taxiförarlegitimation vilka trädde i kraft den 1 januari 1995.

Regeringen bemyndigade den 15 september 1994 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över yrkestrafiklagstiftningen (dir. 1994:109). Utredningen, som antog namnet 1995 års yrkestrafikutredning, fick i uppdrag att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken och utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på detta område. I direktiven angavs att utredningen särskilt borde överväga om det för provningen av bl.a. yrkestrafiktillstånd borde införas bestämmelser motsvarande dem som gäller enligt körkortslagstiftningen beträffande partsställningen för det allmänna och rätten att överklaga beslutsmyndighetens beslut. Utredningen har den 26 januari 1995 lämnat en promemoria – Partsställningen i mål enligt yrkestrafiklagen.

Promemorian har remissbehandlats. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Utredningens lagförslag finns som *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Kommunikationsdepartementet (dnr K95/439).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 16 mars 1995 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 4*.

Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

4 Gällande ordning

4.1 Allmänt om yrkesmässig trafik

De centrala bestämmelserna om yrkestrafik finns i yrkestrafiklagen, YTL, (1988:263) och i yrkestrafikförordningen, YTF, (1988:1503). Med yrkesmässig trafik avses trafik i vilken personbil, lastbil, buss, terrängmotorfordon eller traktortåg med förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods. Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd. Sådant tillstånd kan meddelas antingen för godstransporter 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 sådana fysiska eller juridiska personer som bedöms vara lämpliga att driva verksamheten. För att driva taxirörelse finns det krav på att passagerarna före färd skall kunna få kännedom om den taxa som tillämpas. Krav på fordonets utrustning finns i fordonskungörelsen (1972:595).

För taxiförare gäller sedan den 1 januari 1995 att de skall ha en särskild förarlegitimation. Förarlegitimation utfärdas till den som med hänsyn till krav på yrkeskunnande och laglydnad har blivit godkänd att föra fordon i taxitrafik.

Tillståndsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken är länsstyrelserna. Vägverket är emellertid tillståndsmyndighet vid linjetrafik som berör mer än ett län. Vägverket är också central tillsynsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken.

Ett beslut av länsstyrelsen angående yrkestrafiktillstånd och särskild förarlegitimation för taxi kan överklagas av sökanden. Beträffande yrkestrafiktillstånd skall detta, med vissa undantag, ske hos kammarrätten, medan allmän förvaltningsdomstol (länsrätt) prövar ett överklagat beslut rörande taxiförarlegitimation. Fr.o.m. den 1 april 1995 överklagas enligt huvudregeln länsstyrelsens beslut i samtliga dessa frågor till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd kommer då att krävas vid överklagande till kammarrätt. Beslut om tillstånd till linjetrafik överklagas till Vägverket och i sista hand till regeringen.

4.2 Trafiktillstånd och särskild förarlegitimation

Frågor om trafiktillstånd och särskild förarlegitimation för taxi prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd. Är sökanden av trafiktillstånd en juridisk person prövas ansökan av länsstyrelsen i det län där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock som tidigare nämnts prövas av Vägverket.

Trafiktillstånd får enligt 6 § YTL endast ges 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. Kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som

blivit godkänd vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov för utövare av sådan yrkesmässig trafik inom och utom Sverige som ansökan om trafik tillstånd avser (5 a § YTF).

Under rubriken särskilda regler för taxitrafik sägs i 14 a § YTL, att fordon i taxitrafik får föras endast av den som har särskild förarlegitimation samt att sådan legitimation får 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 YTF finns vissa ytterligare bestämmelser om förarlegitimation. Där sägs i 12 d § att kravet på yrkeskunnande skall anses uppfyllt av den som blivit godkänd vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov. Särskilda föreskrifter för själva prövningsförfarandet hos länsstyrelsen saknas, varför de olika länsstyrelsernas rutiner skiljer sig något åt. Som exempel kan nämnas att i Stockholms län gäller, 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 Rikspolisstyrelsens polisregister. När sökanden har godkänts får han genomgå ett prov i yrkeskunnande, som anordnas av Vägverket. I Göteborgs och Bohus län och i Malmöhus län får sökanden först gå igenom provet i yrkeskunnande hos Vägverket, varefter vandelsprövningen sker hos länsstyrelsen. I dessa fall finns dock möjlighet för sökanden att begära en förhandsgranskning av vandeln.

4.3 Återkallelse av tillstånd

Återkallelse av trafik tillstånd regleras i 15 § YTL och 11 a § YTF. Trafik tillståndet skall enligt bestämmelserna i YTL återkallas om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafik rörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. I YTF preciseras återkallelsegrunderna. Där sägs, att ett tillstånd alltid skall återkallas om en tillståndshavare, trafikansvarig eller någon annan person som prövats enligt 6 § andra stycket YTL har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av vissa angivna yrkestrafikförfattningar, på väsentligt sätt underlåtit att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna vad avser betalning av skatter och avgifter, eller på grund av andra omständigheter av betydelse inte längre bedöms lämplig att driva yrkesmässig trafik. Om ett trafik tillstånd återkallas på grund av någon av dessa omständigheter skall, enligt 11 a § andra stycket YTF, en tid på lägst tre år och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

Av 14 a § andra stycket YTL följer att en förarlegitimation skall återkallas, om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger.

Frågor om återkallelse av trafik tillstånd prövas enligt 18 § YTL av den myndighet som meddelat tillståndet. Återkallelse av särskild förarlegitimation för taxi prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen (14 a § YTL).

4.4 Dispens

Enligt de regler som gäller för såväl yrkestrafiktillstånd som taxiförarlegitimation kan dispens sökas vad gäller kravet på yrkeskunnande. För yrkestrafiktillstånd gäller att den som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet som trafikansvarig eller på företagsledningsnivå i ett transportföretag kan få dispens från att avlägga föreskrivet prov hos Vägverket. Vidare finns möjlighet att befrias från vissa delar av provet. Tillståndsmyndigheten meddelar beslut om dispens. Även för den särskilda förarlegitimationen för taxi finns dispensmöjlighet från det skriftliga provet som skall styrka yrkeskunnande. Dispens meddelas i dessa fall av Vägverket. Beslutet kan överklagas till regeringen.

4.5 Överklagande

Fram till den 1 april 1995 gäller enligt 23 § första stycket YTL att tillståndsmyndighetens beslut överklagas hos kammarrätten. Beslut om varning får dock inte överklagas. Beträffande beslut i frågor om tillstånd till linjetrafik och omprövning av sådant tillstånd sägs i andra stycket att dessa får överklagas hos Vägverket. Vägverkets beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen. Beslut i frågor om förarlegitimation för taxi och om återkallelse av sådan legitimation överklagas enligt tredje stycket hos länsrätten.

Genom den andra etappen i instansordningsreformen ändras överklagandereglererna fr.o.m. den 1 april 1995 (prop. 1994/95:27, bet. 1994/95:JuU6, rskr. 1994/95:165). Ändringen innebär att de beslut av tillståndsmyndigheten som enligt nu gällande bestämmelser överklagas hos kammarrätten i stället skall överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd alltid krävs vid överklagande till kammarrätten.

4.6 Något om reglerna på körkortsområdet

Bestämmelserna på körkortsområdet har stor betydelse för regleringen på yrkestrafikområdet. I körkortslagen (1977:477), KKL, återfinns de grundläggande bestämmelserna för de behörigheter som krävs för att få föra fordon i yrkesmässig trafik. Lagen gäller behörighet att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Behörighet att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärks i körkort med beteckningen TAXI (1 § KKL). Behörighet D (buss) ger också rätt att köra taxi.

Ett körkort skall återkallas under vissa förutsättningar, såsom vid trafiknykterhetsbrott, trafikbrott, opålitlighet i nykterhetskänslighet, annan brottslighet, sjukdom m.m. (16 § KKL). Återkallelsen kan enligt 17 § KKL begränsas till att omfatta endast en del av behörigheten. Fr.o.m. den 1 juli 1993 finns en möjlighet att återkalla behörighet D eller taxibehörighet, om körkortshavaren gjort sig skyldig till brottslig gärning som visar att han inte är lämplig att inneha körkort med sådan behörighet. Partiell återkallelse på grund av brottslig handling var inte tidigare möjlig. Sedan taxinäringen avreglerades väcktes förslag om tillskapande av en sådan ordning. Bakgrunden till författningsändringen angavs i motiven (prop. 1992/93:189 s. 6) vara behovet av att tillskapa en möjlighet att återkalla behörighet att köra taxi i de fall körkortshavaren gjort sig skyldig till exempelvis narkotikabrott och våldtäkt.

Länsstyrelsen är enligt 39 § KKL beslutsmyndighet för beviljande av körkortstillstånd och utfärdande av traktorkort samt de andra frågor om körkort som regeringen föreskriver. Fr.o.m. den 1 oktober 1994 är det också länsstyrelsen som prövar frågor om återkallelse. Denna prövning gjordes tidigare av länsrätten. Länsstyrelsens beslut om körkortsingripande överprövas fr.o.m. den 1 oktober 1994 av allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Andra körkortsärenden överklagas för närvarande till kammarrätten. Fr.o.m. den 1 april 1995 överklagas samtliga beslut i körkortsärenden enligt KKL till allmän förvaltningsdomstol.

För körkortsmål har sedan länge gällt ett tvåpartsförhållande vid överklagande av länsstyrelsens respektive länsrättens beslut till kammarrätten. Det allmännas talan fördes i dessa ärenden av allmänt ombud. I samband med överflyttningen av vissa körkortsmål från länsrätt till länsstyrelse som första beslutsinstans togs funktionen med allmänt ombud i körkortsmål bort. Fr.o.m. den 1 oktober 1994 skall det allmännas talan i allmän förvaltningsdomstol i körkortsmål istället föras av länsstyrelsen.

5 Myndighetsorganisationen på yrkestrafikområdet

5.1 Vägverket

Vägverket är central förvaltningsmyndighet för frågor om väghållning och säkerhet i trafiken. Till verkets ansvarsområde hör bl.a. bil- och körkortsregistreringen, frågor om körkort, förarutbildning och förarprov samt frågor om yrkestrafik. Som tidigare nämnts är Vägverket numera också central tillsynsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken. Trafikregistret, som administreras av Vägverket och är förlagt till Örebro, svarar för yrkestrafik-, bil- och körkortsregistren. Yrkestrafikregistret innehåller uppgifter om tillståndshavare och trafikansvarig samt uppgifter om tillstånd till yrkesmässig trafik, tillstånd till transportförmedling och tillstånd till uthyrningsverksamhet.

5.2 Länsstyrelserna

Länsstyrelserna har rätt att själva utforma sin organisation. Flertalet länsstyrelser har ett antal organistoriska 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 länsstyrelsernas rättsenhet/juridiska enhet. Länsstyrelsernas organisation är emellertid under omdaning och i många län, bl.a. de tre storstadslänen Stockholms län, Göteborgs och Bohus län och Malmöhus län, har inrättats särskilda funktioner för yrkestrafikfrågor. I mindre och medelstora län svarar flertalet handläggare av yrkestrafikärenden även för handläggning av andra förvaltningsärenden.

Länsstyrelsen kan själv ompröva ett fattat beslut enligt bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223). Denna skyldighet, som följer av 27 § förvaltningslagen, har en myndighet enligt huvudregeln även i de fall beslutet överklagats.

6 Överväganden och förslag

Regeringens förslag: I mål enligt yrkestrafiklagen skall det allmänna få ställning som part vid prövning hos allmän förvaltningsdomstol. Det allmännas talan skall föras av länsstyrelsen respektive Vägverket.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. I promemorian föreslås dock att länsstyrelsen i samtliga fall skall föra det allmännas talan.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Förfarandet i yrkestrafikmål hos allmän förvaltningsdomstol är, liksom förfarandet på många områden inom förvaltningsprocessrätten, ett enpartsförfarande utan någon taleberättigad företrädare för det allmänna. Under det fortlöpande arbetet med att reformera och modernisera lagstiftningen på yrkestrafikområdet har upprepade gånger frågan om partställningen i processen tagits upp, men med hänvisning till annat reformarbete på förvaltningsprocessrätts område har denna fråga fått stå outredd. Redan under arbetet 1988 med att reformera instansordningen enligt yrkestrafiklagstiftningen m.m. (prop. 1988/89:26 s. 17) ifrågasattes sålunda från flera remissinstansers sida om inte en tvåpartsprocess med länsrätten som första domstolsinstans utgör den från rättssäkerhetssynpunkt bästa ordningen för att pröva frågor enligt yrkestrafiklagen om återkallelse av tillstånd och om varning.

Frågan om partsställningen i yrkestrafikmål har nu återigen aktualiserats, främst som en följd av införandet av bestämmelser om taxiförarlegitimation. Emellertid bör beslutsgången, partsställningen och rätten att föra talan inte särskiljas för en viss grupp av ärenden och mål enligt en viss lagstiftning. Reglerna för yrkestrafiktillstånd och särskild förarlegitimation för taxi bör därför samordnas. Regeringen tar med anledning härav upp frågan om det allmännas partsställning för båda dessa kategorier av mål.

Vad gäller ett tvåpartsförfarande med talerätt för förvaltningsmyndigheten kan först konstateras, att det faller sig naturligt att myndigheten, som fattar det första beslutet, har att ta tillvara allmänintresset, låt vara att den därvid är ålagd att handla objektivt, hänsynsfullt och korrekt. Med detta synsätt är det följdriktigt att konflikter mellan den enskilde och det allmänna behandlas enligt ett kontradiktoriskt förfarande vid domstol. I ett sådant förfarande är det främst en uppgift för parterna att skaffa fram processunderlag och för domstolen att opartiskt avgöra tvisten på det material som parterna har lagt fram. Beslutsmyndigheten får därvid i domstolen förklara beslutets innehåll och försvara sina åtgärder. Såväl domstolen som den enskilde kan därmed få bättre klarhet i det allmännas ståndpunkt och den enskilde kan bemöta dettas anspråk och påståenden. Allmänhetens förtroende för att domstolarna fattar opartiska avgöranden förstärks härigenom. Ett kontradiktoriskt system erbjuder i allmänhet väsentligt bättre utredningsmöjligheter än ett icke kontradiktoriskt förfarande. Därtill kommer att såväl det allmänna som den enskilde är berättigad att överklaga till högre instans. Därigenom skapas bättre förutsättningar för utbildandet av en enhetlig praxis och vägledande prejudikat.

När det gäller nu aktuellt rättsområde kan noteras, att bestämmelserna om yrkestrafiktillstånd och taxiförarlegitimation har karaktären av skyddslagstiftning för tredje man. Förutom trafiksäkerhetsaspekterna kan personskyddet för taxikunderna särskilt nämnas. Sistnämnda aspekt – resenärernas trygghet – har poängterats i motiven till bestämmelserna om taxiförarlegitimation (prop. 1993/94:168 s. 23). Mål och ärenden om såväl yrkestrafiktillstånd som taxiförarlegitimation erbjuder många gånger svåra bedömningar och avgränsningsfrågor. Sammantaget motiverar dessa förhållanden att de behandlas i ett tvåpartsförhållande.

Partsställning för beslutsmyndigheten finns som ovan redovisats redan på körkortsområdet. Ur såväl den enskildes som det allmännas synvinkel är mål om körkort och körkortstillstånd samt yrkestrafiktillstånd och förarlegitimation nära besläktade med varandra. Det saknas därför vägande skäl att i detta sammanhang göra någon åtskillnad mellan dem.

Det kan hävdas att resultatet av det generella utredningsarbete som pågår inom Justitiedepartementet beträffande bl.a. partsställningen i förvaltningsprocessen bör avvaktas. Regeringen anser emellertid att det är angeläget att partsfrågan på yrkestrafikområdet snarast får sin lösning. En särreglering på nu aktuellt område torde inte, enligt regeringens bedömning, komma i konflikt med en eventuell framtida allmän reglering. Regeringen föreslår därför att det allmänna snarast ges partsställning i mål på yrkestrafikområdet.

Länsstyrelsen är redan tillstånds- och tillsynsmyndighet på regional nivå. Det är bl.a. mot bakgrund härav naturligt att länsstyrelsen träder in som företrädare för det allmänna och ges fullföljdsrätt. Ett sådant arrangemang kan ses som ett led i det övergripande tillsynsansvaret. Det kan på länsstyrelsen som tillstånds- och tillsynsmyndighet ställas höga krav på objektivitet i handläggningen av ärendena. Man måste förvänta sig att denna objektivitet gör sig lika starkt gällande vid bedömningen av frågan om ett överklagande skall ske som vid andra överväganden i beslutsförfarandet.

Vägverket är tillstånds- och tillsynsmyndighet rörande frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län. Beslut i sådana ärenden, liksom Vägverkets beslut i till Vägverket överklagat ärende rörande tillstånd till linjetrafik som endast rör ett län, överklagas hos regeringen. Dessa situationer omfattas därför inte av lagrådsremissens förslag. Beslut om återkallelse av tillstånd till linjetrafik som berör flera län omfattas emellertid av huvudregeln rörande överklagande i såväl nu gällande lydelse av 23 § YTL som i beslutad lydelse fr.o.m. den 1 april 1995. De skall således enligt nu gällande ordning överklagas till kamrarrätt och fr.o.m. den 1 april 1995 till allmän förvaltningsdomstol. För denna speciella kategori mål bör Vägverket såsom tillstånds- och tillsynsmyndighet ges befogenheten att föra det allmännas talan i förvaltningsprocessen vid domstol. Vägverket bör på motsvarande sätt som länsstyrelserna vara väl skickat att fullgöra denna uppgift.

Enligt den ovan föreslagna ordningen skall länsstyrelsen föra det allmännas talan i mål om återkallelse av tillstånd till linjetrafik som berör ett län. Man kan i denna situation tänka sig att Vägverket – som eventuellt tidigare såsom överinstans vid överklagande av tillståndsfrågan, satt sig in i målet – istället borde ges befogenheten att föra det allmännas talan i förvaltningsprocessen, när fråga uppkommit om återkallelse av ett tillstånd. Regeringen anser emellertid att denna befogenhet bör anförtros den myndighet som i sin egenskap av tillståndsmyndighet fattat beslut i frågan. Länsstyrelsen bör således även i detta fall föra det allmännas talan.

7 Kostnadsaspekter

Beträffande kostnadsaspekten vid tvåpartsprocess kan generellt sägas att en överklagande verksamhet som bedrivs effektivt och med omdöme i prejudikatbildande syfte borde kunna få positiva ekonomiska konsekvenser. Vägledande prejudikat kan göra verksamheten hos såväl tillståndsmyndigheterna som domstolarna enklare och medföra att vissa processer kan undvikas.

Det förslag som nu lagts fram innebär att länsstyrelsernas arbetsuppgifter kommer att utvidgas. Emellertid kan uppgifterna på lite sikt, bl.a. med hänsyn till hur länsstyrelserna är organiserade på körkorts- och yrkestrafikområdena, väntas bli inordnade i myndighetens ordinarie uppgifter som tillstånds- och tillsynsmyndighet på yrkestrafikområdet.

Därmed kan endast en marginell ökning av kostnaderna förutses som en följd av att ytterligare en funktion påförs. Arbetsinsatserna bör efter en övergångsperiod kunna klaras av med i stort sett oförändrade resurser.

Förslaget innebär även att Vägverket tillförs nya arbetsuppgifter. De mål i vilka Vägverket kan komma att föra det allmännas talan vid allmän förvaltningsdomstol bedöms emellertid bli ytterst få. Uppgifterna kan därför fullgöras inom ramen för tillgängliga resurser.

8 Ikraftträdande m.m.

Lagändringarna bör träda i kraft den 1 juli 1995, men bör inte tillämpas i de fall tillståndsmyndighetens eller en länsstyrelses beslut rörande förarlegitimation meddelats dessförinnan.

9 Författningskommentar

23 a §

Första stycket har utformats med 47 § KKL som förebild. Länsstyrelsens respektive Vägverkets partsställning innebär att handlingarna i målet skall kommuniceras med respektive myndighet i enlighet med reglerna i 10 och 18 §§ förvaltningsprocesslagen.

Enligt andra stycket skall tiden för överklagande för det allmänna räknas från dagen för beslutet och inte som för den enskilde klagande från dagen för delgivning. Det innebär då bl.a. att något delgivningsförfarande inte behöver användas när tillståndsmyndigheten skall underrettas om ett avgörande som har gått den emot.

Sammanfattning av promemorian Partsställningen i mål enligt yrkestrafiklagen

Prop. 1994/95:191
Bilaga 1

Tillståndsprovning och återkallelseförfarandet beträffande trafik tillstånd enligt yrkestrafiklagen (1988:263) (YTL) är ett enpartsförfarande. Länsstyrelsen beslutar om beviljande av tillstånd och om återkallelse och varning. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol av den enskilde som berörs. Även domstolens beslut kan överklagas av den enskilde men inte av företrädare för det allmänna.

Efter hand som yrkestrafiklagstiftningen etappvis har omdanats och yrkestrafikområdet på olika sätt avreglerats, har förts fram synpunkten att länsstyrelsen borde ges rätt att gå in som part i domstolsprocessen. Paralleller har dragits med främst körkorts lagstiftningen, som länge varit ett tvåpartsförfarande med ett allmänt ombud som representant för det allmänna, men där länsstyrelsen nyligen blivit beslutsmyndighet och givits partsställning vid domstolsprovningen. Även på några andra håll inom förvaltningsprocessrätten har beslutsmyndigheten denna ställning.

I samband med att det inom ramen för YTL införts ett krav på att taxiförare, förutom körkortsbehörigheten, även förvärvar ett bevis på yrkeskunnande och laglydnad – särskild förarlegitimation för taxi – har på nytt aktualiserats frågan om partsställningen och fullföljdsrätten i mål enligt YTL. Liksom beträffande trafik tillstånd är det länsstyrelsen som prövar frågor om den särskilda förarlegitimationen och om återkallelse av denna. Inte heller här är det allmänna part i processen och har därmed inte rätt att överklaga om domstolen ändrar länsstyrelsens beslut.

I denna promemoria behandlas frågan om det allmännas ställning som part i mål om yrkestrafiktillstånd och särskild förarlegitimation för taxi enligt YTL och därmed dess rätt att överklaga domstols avgörande i dessa mål. I promemorian föreslås en sådan ordning. Enligt förslaget skall det allmännas talan i mål enligt YTL föras av länsstyrelsen. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1995.

Utredningen har i samråd med Kommunikationsdepartementet beslutat att med förtur utreda förutsättningarna för att i mål enligt YTL, beträffande såväl trafik tillstånd som särskild förarlegitimation för taxi, införa ett tvåpartsförfarande med länsstyrelsen som motpart till den enskilde på samma sätt som nyligen har skett på körkortsområdet (47 § KKL). Vi har under hand haft kontakt med företrädare för förvaltningsdomstolarna, Vägverket (VV) och länsstyrelserna samt vidare haft tillgång till avgjorda ärenden och mål om trafik tillstånd och förarlegitimation.

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1988:263) att det i lagen skall införas en ny paragraf, 23 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

23 a §

Länsstyrelsen för hos allmän förvaltningsdomstol det allmännas talan i mål enligt denna lag. Den får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Om länsstyrelsen överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995 och tillämpas endast i de fall länsstyrelsens beslut meddelats efter utgången av juni 1995.

- 1 Kammarrätten i Stockholm
- 2 Länsrätten i Göteborgs och Bohus län
- 3 Domstolsverket
- 4 Vägverket
- 5 Länsstyrelsen i Stockholms län
- 6 Länsstyrelsens samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor
- 7 Länsstyrelsen i Älvsborgs län
- 8 Länsstyrelsen i Jämtlands län
- 9 Fria Taxi Riksförbund
- 10 Svenska Bussbranschens Riksförbund
- 11 Svenska Taxiförbundet
- 12 Landsorganisationen
- 13 Svenska Åkeriförbundet
- 14 Svenska Lokaltrafikföreningen

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)

Härigenom föreskrivs att det i yrkestrafiklagen (1988:263) skall införas en ny paragraf, 23 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

23 a §

Länsstyrelsen för det allmännas talan hos allmän förvaltningsdomstol i mål enligt denna lag. Vägverket för dock denna talan i mål om återkallelse av tillstånd till linjetrafik som berör flera län. Länsstyrelsen och Vägverket får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Om länsstyrelsen eller Vägverket överklagar en allmän förvaltningsdomstols beslut, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1995 och tillämpas i de fall tillståndsmyndighetens beslut eller en länsstyrelses beslut rörande förarlegitimation meddelats efter utgången av juni 1995.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1995-03-21

Närvarande: f.d. justitierådet Ulf Gad, justitierådet Johan Munck, regeringsrådet Leif Lindstam.

Enligt en lagrådsremiss den 16 mars 1995 (Kommunikationsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Marianne Gauffin-Pehrson.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 mars 1995

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Sahlén, Hjelm-Wallén, Peterson, Hellström, Thalén, Freivalds, Wallström, Persson, Tham, Schori, Blomberg, Heckscher, Hedborg, Andersson, Winberg, Uusmann, Nygren, Sundström, Lindh, Johansson

Föredragande: statsrådet Uusmann

Regeringen beslutar proposition 1994/95:191 Partsställningen i mål enligt yrkestrafiklagen.

