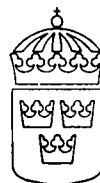


Regeringens proposition

1987/88:78

om avreglering av yrkestrafiken



Prop.
1987/88:78

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 7 januari 1988.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Sven Hulterström

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en fortsatt avreglering av den yrkesmässiga trafiken. Den s. k. behovsprövningen, som tidigare avskaffats för godstransporterna, slopas även för persontransporterna, vilket innebär en i princip fri etableringsrätt för bl. a. taxi- och bussföretag. Även behovsprövningen vid bussuthyrning avskaffas.

För taxis del innebär förslagen vidare att nuvarande föreskrifter om kommenderingsplaner och uppställningsplatser försvinner, att taxesättningen blir fri och att tvånget att tillhöra en beställningscentral avskaffas. Trafikhuvudmännen får ett övergripande ansvar för taxiförsörjningen i länet. Kommuner, landsting och trafikhuvudmän får vidare möjlighet att i samband med upphandling av samhällsbetalda taxitjänster påverka servicenivån hos taxi.

I fråga om den långväga busslinjetrafiken föreslås gälla den begränsningen att sådan trafik inte får vara till skada för linjetrafik som trafikhuvudmännen ansvarar för eller för SJ:s persontrafik på järnväg. Ett visst skydd kvarstår alltså för sådan trafik som det allmänna måste upprätthålla även om den är olönsam.

Reglerna om lämplighetsprövning av den som söker trafiktillstånd skärps. Bl. a. utvidgas i fråga om juridiska personer den personkrets som skall prövas. Den uppföljande prövningen av lämpligheten förstärks. Bl. a. skall ett trafiktillstånd kunna återkallas även när det förekommit missförhållanden i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver.

Trafikhuvudmännen får i samtliga län ett ansvar för all linjetrafik för persontransporter.

Lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik görs tillämplig på all kollektiv persontrafik.

Prop. 1987/88:78

Den nuvarande yrkestrafiklagen (1979:559) ersätts av en ny lag i ämnet. Den nya lagen har kunnat göras avsevärt enklare än den gamla. Det nuvarande trafikslaget turisttrafik försvinner som självständigt begrepp. I fortsättningen skall det enligt förslaget endast finnas tre trafikslag för persontransporter, nämligen linjetrafik, taxitrafik och beställningstrafik med buss. Ändringar föreslås också i vissa andra lagar på yrkestrafikområdet.

Reformen föreslås träda i kraft den 1 januari 1989. I fråga om taxi behövs dock en längre anpassningstid varför reformen i den delen föreslås träda i kraft den 1 juli 1990. När det gäller ändringarna i fråga om trafikhuvudmännens rätt att driva länsgränsöverskridande linjetrafik föreslås en samordning med nu gällande regler på området, varför reformen i den delen föreslås träda i kraft den 1 juli 1989.

1 Förslag till

Yrkestrafiklag

Häri genom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag avser 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.

Fordonsbegreppen i första stycket har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595).

2 § Yrkesmässig trafik enligt denna lag kan drivas som

1. 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.
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 Yrkesmässig trafik för transport av gods.

Krav på tillstånd

3 § Yrkesmässig trafik enligt denna lag får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

I fråga om trafikhuvudmans rätt att driva linjetrafik finns särskilda bestämmelser i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Tillståndsmyndighet

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

Trafikansvariga

5 § I aktiebolag, handelsbolag eller ekonomiska eller ideella föreningar som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (trafikansvariga).

Trafikansvariga är

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 trafik-tillstånd medge att en annan person än som nu har angetts skall vara trafikansvarig.

Tillståndsprövning

6 § Trafiktillstånd får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskun-nande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyl-digheter 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 för-eningar skall prövningen avse den eller de som är trafikansvariga. Därut-över skall, utom när det gäller yrkeskunnande, prövningen avse bolaget respektive föreningen samt

1. verkställande direktör 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.

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 de personer som anges i 6 § andra stycket byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet.

8 § Tillstånd till linjetrafik får ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som drivs enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Tillstånd får dock ges, om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörj-ning därigenom skulle uppnås.

9 § Tillstånd till linjetrafik får förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som anges i 8 §.

Tillstånd till taxitrafik får förenas med villkor om fordons utrustning och beställning av transporter.

Trafiktillstånd får även i övrigt förenas med villkor, om det finns särskil-da skäl.

Giltighet av trafiktillstånd, m. m.

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

11 § Om statens järnvägar eller en trafikhuvudman begär det, skall till-stånd 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. År tillståndet begränsat till viss tid, skall begäran framställas senast ett år före utgången av den tiden.

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

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

14 § Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar.

Återkallelse av tillstånd

15 § 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.

16 § Trafiktillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

17 § Trafiktillstånd kan återkallas, om det vid prövning enligt 7 § framgår att någon av de personer som prövningen avser är olämplig.

18 § Frågor om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsyn

19 § De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

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

Ansvarsbestämmelser

21 § Den som driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd skall dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet skall dömas till böter.

22 § Har 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 skäligen anledning att anta att tillstånd saknades.

Bemyndiganden

23 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.

Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

24 § Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989, då yrkestrafiklagen (1979:559) skall upphöra att gälla.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Kommuner, landstingskommuner eller kommunala trafikföretag som har tillstånd till linjetrafik får fram till utgången av juni 1989 anlita någon som har tillstånd till taxitrafik eller beställningstrafik med buss för att utföra trafiken. I sådana fall får den som anlitas utföra linjetrafiken med stöd av något av dessa tillstånd. Detsamma gäller sådana kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

6. Har före den nya lagens ikraftträdande ett trafiktillstånd återkallats enligt 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1979:559) eller har ett dödsbo före ikraftträdandet begärt inlösen enligt 3 kap. 8 § samma lag, skall de äldre bestämmelserna om inlösen fortfarande gälla. Ett dödsbo kan vidare fram till utgången av juni 1990 begära inlösen enligt 3 kap. 8 §, om den avlidne har haft taxitrafik som huvudsaklig sysselsättning. Även i sådant fall gäller äldre bestämmelser om inlösen.

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

Lag om ändring i lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

dels att 1 och 2 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala *kollektivtrafiken på väg*. Ansvaret gäller *linjetrafik* för persontransporter. Trafikens omfattning anges i trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall *det* i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala *linjetrafiken* för persontransporter. Trafikens omfattning anges i *en* trafikförsörjningsplan som huvudmannen antar.

Regeringen får efter framställning av huvudman, landstingskommun eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i olika län.

1 a §

Trafikhuvudmannen skall ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Efter överenskommelse med landstingskommunen eller en kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla taxitjänster för sådana transportändamål som det annars ankommer på kommun eller landstingskommun att tillgodose. Då en kommun, en landstingskommun eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får beaktas även åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten.

¹ Senaste lydelse 1985:451.

2 §

Huvudman är landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstingskommunen huvudman och i Gotlands län kommunen.

Landstingskommunen och kommunerna i ett län kan dock överenskomma att antingen landstingskommunen eller kommunerna i länet skall vara huvudman.

Denna lag träder i kraft, i fråga om 1 och 2 §§ den 1 januari 1989, och i fråga om 1 a § den 1 juli 1990.

Lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979:561) om biluthyrning
dels att 1 kap. 3 § skall upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 1 och 2 §§, 2 kap. 2 och 3 §§ samt 3 kap. 1 § skall ha
 följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 kap. 1 a §, av följande
 lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.****1 §**

Denna lag gäller yrkesmässig uthyrning av bilar.

Denna lag avser yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för en tid som understiger ett år.

2 §

Med uthyrningsrörelse avses sådan yrkesmässig uthyrning av bilar utan förare som gäller för en tid som understiger ett år.

Fordonsbegreppen i 1 § har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595).

3 §

Bestämmelserna om uthyrningsrörelse i denna lag skall också tillämpas på uthyrning av terrängmotorfordon.

2 kap.**2 §**

Tillstånd till uthyrningsrörelse får ges endast till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

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 förhållanden som avses i första stycket i tillämpliga delar gälla vad som föreskrivs i 6 § andra och tredje styckena yrkestrafiklagen (1988:000). Prövningen av yrkeskunnandet skall därvid avse den som ansvarar för uthyrningsverksamheten.

3 §

Tillstånd till uthyrning av bussar får ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig.

Om någon av de personer som anges i 6 § andra stycket yrkestrafiklagen (1988:000) byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet.

3 kap.

1 §

Om det i uthyrningsrörelsen 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 finns anledning anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om rättelse inte sker, skall tillståndshavaren tilldelas en varning.

Om det i uthyrningsrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden, eller om annars förutsättningarna enligt 2 kap. 2 § inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas.

1 a §

Ett tillstånd till uthyrningsrörelse kan återkallas om det vid en prövning enligt 2 kap. 3 § framgår att någon av de personer som prövningen avser är olämplig.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

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

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

dels att 8–10 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 1–7 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag avser linjetrafik på väg för persontransporter

a) inom ett län,

b) mellan län i den mån regeringen meddelar beslut enligt 3 § andra stycket.

Trafikhuvudmannen får inom länet driva sådan linjetrafik som avses i 2 § yrkestrafiklagen (1988: 000) utan tillstånd.

2 §

Med trafikhuvudman avses i denna lag en sådan huvudman som anges i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i yrkestrafiklagen (1979:559).

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

3 §

Linjetrafik som avses i 1 § a får från och med den 1 juli 1989 utar linjetrafiktillstånd drivas av trafikhuvudmannen.

Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

Om särskilda skäl föranleder det får regeringen besluta att en trafikhuvudman från och med den 1 juli 1989 får driva linjetrafik utan linjetrafiktillstånd inom visst, väl avgränsat område i annat län än det där huvudmannaskapet gäller. Sådant beslut får dock inte meddelas efter utgången av juni 1986.

4 §

Tillstånd som har meddelats till sådan linjetrafik som avses i 1 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989. Om det finns särskilda skäl får beslutas att ett visst tillstånd skall gälla även efter denna tidpunkt.

Om någon annan än en trafikhuvudman har tillstånd att driva linjetrafik på linjer om omfattas av beslut enligt 2 §, upphör det tillståndet att gälla två år efter det att beslutet har vunnit laga kraft. Trafikhuvudmannens rätt att driva trafiken inträder när den andres tillstånd upphör att gälla.

Vid inlösen enligt 5 § före den 1 juli 1989 upphör trafiktillståndet för den linjetrafik, i vilken de inlösta tillgångarna har använts, att gälla när inlösen har slutförts. Om ett tillstånd till linjetrafik upphör att gälla enligt vad som nu sagts har trafikhuvudmannen rätt att få ett motsvarande trafiktillstånd för tiden intill utgången av juni 1989.

Frågor som avses i första stycket andra meningen och i andra stycket andra meningen prövas av länsstyrelsen i fall som avses i 1 § a och av transportrådet i fall som avses i 1 § b.

Vid inlösen enligt 5 § före utgången av den tid som anges i första stycket upphör den andres tillstånd att gälla när inlösen har slutförts.

5 §

Trafikhuvudmannen skall, om tillståndshavaren begär det, i enlighet med vad som föreskrivs i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden lösa in de fordon och andra tillgångar som används i linjetrafik för vilken tillståndet skall upphöra att gälla enligt 4 § första stycket.

Har beslut meddelats enligt 3 § andra stycket, skall berörda huvudmän mellan sig fördela uppkommande kostnader för inlösen. Kan de ej enas, beslutar buss- och taxivärderingsnämnden om fördelningen.

Har beslut meddelats enligt 2 §, skall berörda huvudmän mellan sig fördela uppkommande kostnader för inlösen. Kan de ej enas, beslutar buss- och taxivärderingsnämnden om fördelningen.

6 §

Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i 1 §. Den som utför trafiken skall därvid ha ett särskilt trafiktillstånd (kollektivtrafiktillstånd). Som sådant tillstånd gäller även ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter eller till linjetrafik för persontransporter.

Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i 1 och 2 §§. Den som utför trafiken skall därvid ha tillstånd till persontransporter.

7 §

För kollektivtrafiktillstånd skall i fråga om prövningen av tillståndshavarens lämplighet tillämpas vad som i yrkestrafiklagen (1979:559) är föreskrivet om tillstånd till persontransporter. I övrigt skall för kollektivtrafiktillstånd gälla vad i yrkestrafiklagen är föreskrivet om tillstånd till godstrafik.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag.

8 §

De tillståndshavare, vilkas trafik-tillstånd enligt 4 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989 och som ej har erhållit inlösen enligt 5 §, skall utan särskild ansökan eller prövning meddelas ett kollektivtrafik-tillstånd som gäller från nämnda tidpunkt.

9 §

Regeringen får meddela de ytterligare föreskrifter om kollektivtrafik-tillstånd som behövs.

10 §

Länsstyrelsens beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos transportrådet genom besvär.

Transportrådets beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos regeringen genom besvär.

1. Denna lag träder i kraft, i fråga om 6 och 7 §§ den 1 januari 1989, och i övrigt den 1 juli 1989.

2. Kollektivtrafik-tillstånd som avses i 6 § i dess äldre lydelse får meddelas fram till utgången av juni 1989. I fråga om sådana tillstånd gäller i tillämpliga delar vad som sägs i yrkestrafiklagen (1988: 000) om tillstånd till persontransporter.

Ett kollektivtrafik-tillstånd gäller tills vidare, om inte annat följer av fjärde punkten.

3. Tillståndshavare vilkas trafik-tillstånd enligt 4 § i dess äldre lydelse upphört att gälla vid utgången av juni 1989 och som ej har erhållit inlösen enligt 5 §, skall utan särskild ansökan eller prövning meddelas kollektivtrafik-tillstånd som gäller från nämnda tidpunkt.

4. Om den som har meddelats ett kollektivtrafik-tillstånd beviljas tillstånd till linjetrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss, upphör kollektivtrafik-tillståndet att gälla.

5. I fråga om överklagande och prövning av beslut enligt denna lag som har meddelats före den 1 juli 1989 gäller äldre bestämmelser.

Lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden

Härigenom föreskrivs att 1, 3, 7 och 8 §§ lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Frågor om inlösen enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979:559) och enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik prövas av en för hela landet gemensam buss- och taxivärderingsnämnd.

Fråga om inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik prövas av en för hela landet gemensam buss- och taxivärderingsnämnd.

3 §

Fråga om inlösen enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979:559) tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden inom två månader från det beslutet om återkallelse har vunnit laga kraft.

Fråga om inlösen tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden senast ett år efter det att ett beslut som innebär att ett trafiktillstånd skall upphöra har vunnit laga kraft.

Fråga om inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden senast den 30 juni 1988.

7 §

Nämnden fastställer omfattningen av inlösensskyldigheten inom ramen för sökandens yrkanden och bestämmer löseskillingen samt tidpunkt då inlösen skall ske. Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall minst ett år förflyta mellan tidpunkten för ansökan och tidpunkten för inlösen om inte parterna är överens om annat.

Nämnden fastställer omfattningen av inlösenskyldigheten inom ramen för sökandens yrkanden och bestämmer löseskillingen samt den tidpunkt då inlösen skall ske. Minst ett år skall förflyta mellan tidpunkten för ansökan och tidpunkten för inlösen om inte parterna är överens om annat.

Tillgångar uppskattas till det värde som kan påräknas vid försäljning under normala förhållanden.

Är det fråga om inlösen av samtliga tillgångar i en rörelse värderas varje tillgång på det sätt som anges i andra stycket. Skulder avräknas på det sätt som normalt sker vid överlåtelse av en rörelse.

8 §

Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik föreligger rätt till ersättning för investeringar, som beslutats efter ikraftträdandet av nämnda lag, endast om trafikhuvudmannen har godkänt investeringen eller om denna *eljest* får anses ha varit nödvändig för att trafiken skall kunna upprätthållas.

Inlösensskyldighet enligt nämnda lag föreligger inte i fråga om tillgångar som används i sådan trafik som skall läggas ned på grund av vikande trafikantunderlag.

Rätt till ersättning för investeringar som har beslutats efter beslut enligt 2 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik föreligger endast om trafikhuvudmannen har godkänt investeringen eller om denna *annars* får anses ha varit nödvändig för att trafiken skall kunna upprätthållas.

Inlösensskyldighet föreligger inte i fråga om tillgångar som används i sådan trafik som skall läggas ned på grund av vikande trafikantunderlag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Har före ikraftträdandet ett trafiktillstånd återkallats enligt 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1979:559), skall de äldre bestämmelserna om inlösen enligt 3 kap. 7 § samma lag fortfarande gälla. I fråga om inlösen enligt 5 § (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik i den lydelse före den 1 juli 1989 gäller äldre bestämmelser.

Lag om ändring i lagen (1979: 558) om handikappanpassad kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Denna lag gäller handikappanpassning av kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning *och som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik.*

Denna lag gäller handikappanpassning av kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 januari 1988

Närvarande: statsministern Carlsson, statsråden Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Johansson, Hultström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén

Föredragande: statsrådet Hultström

Proposition om avreglering av yrkestrafiken

1 Inledning

Den yrkesmässiga trafiken har sedan länge varit föremål för en omfattande reglering. Under senare år har emellertid flera steg tagits mot en avreglering på området. Till grund för denna ligger uppfattningen 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 regeringens allmänna strävan efter förenklingar av regelsystemet i stort.

Efter förslag i prop. 1986/87:5 om vissa yrkestrafikfrågor (TU 7, rskr. 68) har numera den s. k. behovsprövningen vid yrkesmässig godstrafik helt avskaffats. I propositionen redovisade jag vissa överväganden om en avreglering även i fråga om buss- och taxitrafiken. På den punkten behövdes emellertid fortsatta överväganden. En särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet hade då redan inlett en översyn av lagstiftningen på dessa områden.

Arbetsgruppen har redovisat sina överväganden och förslag i departementspromemorian (Ds K 1987:8) Avreglering av taxi m. m. Promemorian innehåller förslag till viss avreglering av taxi- och busstrafiken samt uthyrning av bussar. En sammanfattning av promemorian och den föreslagna författningstexten bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1 och 2*.

Vidare har transportrådet på regeringens uppdrag utrett frågan om den långväga busslinjetrafikens framtida roll i den kollektiva trafikförsörjningen. Utredningsresultatet har redovisats i rapporten (TPR rapport 1986:13) Långväga buss.

Transportrådet har hos regeringen gjort en framställning om ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik så att den kommer att omfatta alla yrkesmässiga persontransporter och inte enbart de som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik.

Promemorian och rapporten samt transportrådets framställning har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna bör fogas till protokollet som *bilaga 3*.

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats sammanställningar av remissyttrandena över promemorian och rapporten. Dessa har bifogats den tidigare i dag beslutade propositionen om trafikpolitiken inför 1990-talet. I den propositionen har närmare redovisats remissutfallet i fråga om transportrådets framställning om ändring i lagen om handikappanpassad kollektivtrafik.

Regeringen beslöt den 12 november 1987 att inhämta lagrådets yttrande över inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till en ny yrkestrafiklag samt till lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning, lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden. De sålunda remitterade förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Lagrådet har den 8 december 1987 yttrat sig över lagförslagen. I sak har lagrådet därvid i huvudsak godtagit förslagen men ansett att vissa bestämmelser kan förenklas eller förtydligas ytterligare. I fråga om yrkestrafiklagen har lagrådet vidare ansett att lagen bör disponeras på ett annat sätt än den gamla yrkestrafiklagen. Bl. a. bör kapitelindelningen nu slopas. Lagrådet har som bilaga till sitt yttrande lagt fram ett förslag till en sådan ny disposition, som också innefattar förenklingar av de enskilda paragraferna. Yttrandet bör fogas till protokollet som *bilaga 5*.

Det remitterade förslaget till yrkestrafiklag anslöt till sin uppbyggnad nära till den nuvarande lagen. Här ligger naturligtvis en fördel såtillvida att de tillämpande myndigheterna lätt blir förtrogna med den nya lagen. Jag kan emellertid hålla med lagrådet om att den nya lagen knappast har en sådan omfattning och karaktär att en kapitelindelning i och för sig är motiverad. Om kapitelindelningen slopas, något som får ses som en fördel, ter sig en disposition av lagen i enlighet med lagrådets förslag som logisk och riktig. Jag godtar därför förslaget på den punkten. I fråga om lagrådets förslag i övrigt återkommer jag i anslutning till min kommentar till de enskilda paragraferna. Vissa redaktionella ändringar i förhållande till lagrådets förslag kommenteras dock inte särskilt.

Lagrådsgranskningen har vidare föranlett en del smärre ändringar i förhållande till de remitterade förslagen.

Jag tar i detta sammanhang också upp frågan om ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik med anledning av transportrådets framställning. Den ändringen får anses vara av sådan beskaffenhet att någon lagrådsgranskning inte är påkallad.

2 Nuvarande ordning

2.1 Allmänt om yrkestrafiklagstiftningen

Regleringen av den yrkesmässiga trafiken återfinns i första hand i yrkestrafiklagen (1979:559), YTL., och yrkestrafikförordningen (1979:871), YTF. Författningarna trädde i kraft den 1 januari 1980 och ersatte förordningen

(1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. 1979 års lagstiftning innebar främst en språklig och redaktionell modernisering. Reglerna i 1940 års förordning överfördes till största delen till de nya författningarna utan sakliga ändringar.

Med yrkesmässig trafik avses i YTL trafik i vilken en personbil, lastbil eller buss med förare ställs till allmänhetens förfogande mot ersättning för transport av personer eller gods (1 kap. 4 § YTL). Lagen tillämpas också på yrkesmässig trafik med terrängvagnar eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg, 1 kap. 6 §).

Grundläggande är att yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd (2 kap. 1 §). Trafiktillstånd kan meddelas antingen för godstransporter eller för persontransporter (1 kap. 5 §).

Yrkesmässiga persontransporter kan ske i form av beställningstrafik, turisttrafik eller linjetrafik. Med beställningstrafik avses transporter där beställaren förfogar över fordonet och där ersättningen bestäms med hänsyn till fordonets utnyttjande och inte för varje passagerare för sig. Beställningstrafiken delas i sin tur upp i trafik med tyngre fordon och med lättare fordon. Som tyngre fordon räknas därvid bussar med en totalvikt över 3,5 ton. Beställningstrafik med lättare fordon utgörs huvudsakligen av taxitrafik. – Med turisttrafik avses transporter vilka ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där själva transporten inte är huvudsaken. – Som linjetrafik räknas slutligen sådan yrkesmässig persontrafik som inte är beställningstrafik eller turisttrafik.

För de olika trafikslagen gäller i stor utsträckning skilda regler såväl vad avser meddelande av trafiktillstånd som vad avser trafikens bedrivande. En grundläggande regel för all yrkesmässig trafik är dock att trafiktillstånd endast får ges till den som bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Vid denna lämplighetsprövning skall enligt 2 kap. 3 § YTL hänsyn tas till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, laglydnad och benägenhet att fullgöra skyldigheter mot det allmänna samt andra omständigheter av betydelse. Om tillståndshavaren är en juridisk person (t. ex. ett bolag eller en förening) gäller kraven på yrkeskunnande och laglydnad för den eller dem som enligt särskilda regler skall utses att ha ansvaret för trafikutövningen. Prövningen av benägenheten att fullgöra skyldigheter mot det allmänna skall därutöver avse även den juridiska personen.

För tillstånd till persontransporter krävs dessutom att den avsedda trafiken bedöms vara behövlig och i övrigt lämplig (2 kap. 11 och 17 §§ YTL). Systemet med en behovsprövning förutsätter att trafiken bedrivs på vissa sträckor eller inom avgränsade geografiska områden. Ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter skall sålunda knytas till ett visst trafikområde inom vilket trafiken får utföras (2 kap. 22 § YTF). I tillstånd till beställningstrafik för persontransporter och turisttrafik skall anges det högsta antal fordon som får användas i trafiken och den största lastvikt eller det högsta antal passagerare som får transporteras med varje fordon (2 kap. 21 § YTF). För persontrafiktillstånden gäller ofta även andra villkor och begränsningar. Det är således inte ovanligt att tillstånd till beställningstrafik – som ett led i behovsprövningen – endast gäller för visst slags trafik, exempelvis skolbarntransporter eller transporter av handikappade.

Särskilt för beställningstrafiken för persontransporter med lättare fordon innehåller yrkestrafiklagstiftningen detaljerade föreskrifter. Dessa är i allmänhet utformade med tanke på taxitrafiken, vilket har gjort det nödvändigt att i de enskilda trafiktillstånden skriva in undantag från tillämpningen av vissa regler för exempelvis trafik med mindre bussar och hyrverksfordon.

Förutom de regler, som gäller för all beställningstrafik för persontransporter, finns för de lättare fordonen även regler om särskild uppställningsplats inom trafikområdet, särskilda kommenderingsplaner vari utehållande av fordon preciseras, krav på tillhörighet till beställningscentral, möjlighet att föreskriva att tillståndshavarna skall vara anslutna till särskild förening, förbud att överskrida fastställd taxa och krav på synnerliga skäl för att trafiktillståndet skall få överlåtas.

Trafiktillstånd gäller i allmänhet tills vidare. Under vissa förutsättningar kan tillstånd till persontransporter överlåtas. Trafiktillstånd kan också återkallas. Så skall bl.a. ske om det i den yrkesmässiga trafiken har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten. Om missförhållandena inte är så allvarliga att det finns skäl för återkallelse kan tillståndshavaren i stället tilldelas en varning.

Ett trafiktillstånd för persontransporter kan också återkallas i samband med att någon annan söker tillstånd och det finns synnerliga skäl att återkalla tillståndet för att trafiken skall kunna ordnas så ändamålsenligt som möjligt. Vidare kan ett tillstånd till linjetrafik återkallas om bl.a. en kommun eller en trafik huvudman söker tillstånd till samma trafik och därvid gör sannolikt att trafikförsörjningen kommer att främjas genom att trafiken drivs av sökanden (3 kap. 5 § YTL).

Tillståndsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken är respektive länsstyrelse. Det viktigaste undantaget från denna regel är att transportrådet fungerar som tillståndsmyndighet vid linjetrafik som rör mer än ett län. Tillståndsmyndigheten skall vid sidan av tillståndsprövningen utöva en fortlöpande tillsyn av trafiken och se till att tillståndshavarna driver verksamheten enligt gällande regler. Tillståndsmyndigheten handlägger vidare ärenden om varningar och återkallelse.

Transportrådet fastställer maximitaxa för taxitrafiken och för sådan linjetrafik som berör mer än ett län. Taxa för linjetrafik inom ett län som inte drivs av trafik huvudmannen fastställs också, med något undantag, av transportrådet. Enligt 2 kap. 12 och 13 §§ YTL gäller vissa föreskrifter om företrädesrätt till linjetrafik och turisttrafik. Om någon har sökt tillstånd till trafik som kan komma att konkurrera med redan etablerad linjetrafik eller järnvägs- eller spårvägstrafik och har även utövaren av den trafiken ansökt om tillstånd, skall tillståndet i princip ges till den senare. Vidare har kommuner eller kommunala företag i allmänhet företräde framför andra sökande när det gäller tillstånd till linjetrafik.

En länsstyrelses beslut enligt yrkestrafiklagstiftningen kan överklagas hos transportrådet. Rådets beslut kan i sin tur överklagas hos regeringen (kommunikationsdepartementet), som således är sista instans i yrkestrafikfrågor.

Uppgifter om trafiktillstånden finns – förutom hos tillståndsmyndigheterna – i ett centralt databaserat yrkestrafikregister, vilket förs av trafiksäkerhetsverket.

Yrkestrafikförfattningarna innehåller även ansvarsbestämmelser. Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader (4 kap. 1 § YTL). Har yrkesmässig trafik bedrivits utan tillstånd kan i vissa fall även den som slutit avtal med trafikutövaren om transporten dömas till böter, det s. k. transportköparansvaret (4 kap. 2 § YTL). Den som bryter mot vissa andra bestämmelser i lagstiftningen, exempelvis mot föreskrifter om taxa, tidtabell eller någon annan föreskrift som har meddelats i tillståndet eller mot reglerna om trafikområde eller fordonsanmälan, kan ådömas böter (4 kap. 1 § YTL och 11 kap. YTF). – Frågor om ansvar för brott mot yrkestrafiklagstiftningen prövas enligt vanliga brottmålsregler.

2.2 Huvudmannareformen m. m.

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall det i varje län finnas en huvudman som ansvarar för lokal och regional kollektivtrafik på väg. Ansvaret gäller linjetrafik för persontransporter. Syftet med denna ordning är att främja en tillfredsställande trafikförsörjning, i första hand inom länet. Huvudmannen har frihet att ta ansvar även för annan trafik. Detta har på sina håll skett även beträffande viss spårbunden trafik och båttrafik.

Genom lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik har trafikhuvudmännen medgetts rätt att från och med den 1 juli 1989 driva linjetrafik för persontransporter på väg utan trafiktillstånd. Redan meddelade tillstånd för sådan trafik upphör att gälla vid utgången av juni 1989. Huvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafiken. Denne skall då inneha ett s. k. kollektivtrafiktillstånd eller också ett tillstånd till beställningstrafik eller linjetrafik för persontransporter. Huvudmannens rätt att driva trafiken utan trafiktillstånd avser det egna länet. Regeringen har emellertid fram till utgången av juni 1986 kunnat medge att huvudmannen från den 1 juli 1989 får bedriva linjetrafiken inom ett väl avgränsat område av ett annat län än det där huvudmannaskapet gäller.

Den som har ett trafiktillstånd som upphör enligt bestämmelserna i lagen kan begära att trafikhuvudmannen löser in de fordon och andra tillgångar som används i rörelsen. Närmare bestämmelser om detta finns i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden.

Enligt lagen (1979:561) om biluthyrning får uthyrningsrörelse drivas endast av den som har tillstånd till det. I fråga om uthyrning av bussar får enligt 2 kap. 3 § i lagen tillstånd ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig.

3.1 Inledande synpunkter

Det övergripande målet för den statliga trafikpolitiken är enligt 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419) att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta förutsätter en effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel. Effektiviteten främjas enligt beslutet bäst av konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället drar upp.

Den yrkesmässiga trafiken är av tradition en av de mest genomreglerade verksamheterna i samhället. Detta är för övrigt inte något unikt för vårt land. Det bakomliggande skälet till regleringen – förutom att det av hänsyn till allmänheten måste ställas särskilda krav på utövarnas kvalifikationer – är att transporter måste kunna tillhandahållas även på udda tider och i områden där trafikunderlaget är begränsat. Genom att en trafikutövare ges ensamrätt till viss trafik eller på annat sätt skyddas mot konkurrens kan samhället i gengäld kräva att trafiken upprätthålls i viss bestämd omfattning.

En reglering på ett område drar gärna med sig regleringar på andra närliggande områden för att förhindra att reglerna kringgås. Detta har i hög grad varit fallet på yrkestrafikområdet. Den som har fått ett tillstånd skall inte behöva mötas av konkurrens från någon som genom att kringgå regelsystemet tillgodogör sig fördelarna utan att behöva vidkännas nackdelarna. Regleringen har sålunda kommit att omfatta även t. ex. transportförmedling och uthyrning av bussar.

Det säger sig självt att regleringarna också har fört med sig en omfattande verksamhet från statens sida för tillståndsprövning och kontroll. De medför också behov av detaljerade föreskrifter på olika nivåer. Förutom att en avreglering ligger i linje med 1979 års trafikpolitiska beslut, har det ett värde i sig att antalet föreskrifter kan minska.

Ett grundläggande moment i yrkestrafiklagstiftningen är den s.k. behovsprövningen. Den innebär att tillstånd får ges bara om den avsedda trafiken eller verksamheten behövs och i övrigt är lämplig. Det är främst genom behovsprövningen som det konkurrensbegränsande inslaget i regelsystemet kommer till uttryck.

Som jag nämnde inledningsvis har redan flera steg tagits mot en avreglering av yrkestrafiken. Av stor betydelse är härvid 1985 års reform av den lokala och regionala busslinjetrafiken, som i huvudsak innebär att linjetrafik som en trafikhuvudman ansvarar för får bedrivas utan särskilt linjetrafiktillstånd. Reformen träder i kraft fullt ut den 1 juli 1989. Vidare har behovsprövningen vid godstrafik och transportförmedling avskaffats helt från och med den 1 april 1987.

Jag anser att tiden nu är inne att fullfölja reformarbetet med en ytterligare avreglering av busstrafiken och taxitrafiken. I det följande kommer jag att behandla den långväga och den regionala busstrafiken, beställnings- och turisttrafiken samt bussuthyrning och taxitrafik var för sig. Avslut-

ningsvis tar jag upp frågan om skärpta krav på trafikutövarnas kvalifikationer.

Prop. 1987/88:78

De sakliga ändringar som jag kommer att föreslå medför att YTL kan förenklas högst avsevärt. Jag har därför ansett det lämpligast att föreslå en helt ny yrkestrafiklag.

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

Regeringen har tidigare beslutat en proposition till riksdagen om europa-konventionen och rätten till domstolsprövning i Sverige (prop. 1987/88:69). I propositionen föreslås bl. a. en ny lag om rättsprövning av vissa förvaltningsbeslut. Genom lagen öppnas möjlighet till prövning i regeringsrätten av sådana beslut av regeringen och andra myndigheter som i enlighet med europadomstolens tolkning av artikel 6 måste kunna prövas av domstol. Den nya lagen förelås bli tidsbegränsad att gälla till utgången av år 1991. Avsikten är att det så småningom direkt i de lagar som reglerar tillståndsförfaranden m. m. skall föras in bestämmelser om domstolsprövning som tillgodoser konventionens krav.

Det finns skäl som talar för att beslut som rör yrkestrafiktillstånd i fortsättningen skall kunna överklagas till kammarrätten. Frågan om instansordningen bör emellertid övervägas ytterligare. Det är samtidigt angeläget att riksdagen så snart som möjligt får ta ställning till frågan om avreglering på yrkestrafikområdet. Förslag om detta bör alltså läggas fram redan nu trots att ställning ännu inte har tagits till frågan om hur instansordningen i yrkestrafiklagstiftningen slutligen bör utformas.

3.2 Långväga busslinjetrafik

Mitt förslag: Behovsprövningen avvecklas och ersätts med ett förenklat tillståndsförfarande. Den statliga regleringen av taxesättning och fastställandet av tidtabeller avskaffas. Nuvarande företrädesrätt för befintlig tillståndshavare och för statens järnvägar (SJ) slopas. Den sökta trafiken får dock inte vara till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller för trafik som bedrivs av en trafik-huvudman, såvida inte en avsevärt bättre trafikförsörjning uppnås genom den nya trafiken.

Transportrådets förslag: Transportrådet anser att tillståndsprövningen bör moderniseras och förenklas. Därvid bör frågan om samordning med annan trafik komma i förgrunden. Behovsprövningen bör dock i huvudsak behållas.

Remissinstanserna: Det övervägande antalet remissinstanser vill ha en

fortsatt behovsprövning av trafiken men åtskilliga av dem förordar relativt långtgående förenklingar och avregleringar. Det finns emellertid också remissinstanser som vill gå längre och ersätta behovsprövningen med en form av registrering, som dock skulle vara förknippad med vissa kompetens- och kvalitetskrav. Till dessa senare hör näringsfrihetsombudsmannen, statens pris- och kartellnämnd, Svenska busstrafikförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen.

Skälen för mitt förslag: Långväga eller interregional busstrafik har förekommit sedan 1930-talet, då olika linjer öppnades som komplement till järnvägstrafiken. Trafiken har sedan dess utvecklats under former som i sina huvuddrag varit desamma.

Den långväga busstrafiken har utvecklats tämligen långsamt och svarar i dag för knappt 6 % av det totala transportarbetet. Större delen av de långväga bussresorna görs i beställningstrafik medan den långväga linjetrafiken svarar för mindre än 2 % av det totala persontransportarbetet. När jag i det följande talar om långväga busstrafik avser jag enbart sådan trafik som i YTL:s mening utgör linjetrafik och som passerar en länsgräns.

Centrala inslag i tillståndsgivningen är behovsprövning och trafikeringsplikt samt taxe- och tidtabellsfastställelse.

Merparten av det långväga bussresandet i linjetrafik sker i förbindelser med Stockholms län, men även Göteborgs och Bohus län samt Malmöhus län berörs. Expressbusslinjer har främst vuxit fram mellan orter där det inte finns utbyggda järnvägsförbindelser. Andra viktiga linjer finns där tåget inte direkt passerar de större orterna, t. ex. längs Norrlandskusten. Linjenätet för den s. k. veckoslutstrafiken med buss är betydligt mer finmaskigt. Detta gäller särskilt i Syd- och Mellansverige samt från södra Sverige mot Jämtland, Härjedalen och Dalarna. Busstrafiken sker här ofta i fall då det visserligen finns tågtrafik men där järnvägens kapacitet är otillräcklig vissa tider.

Under senare år har en betydande avreglering skett inom den övriga yrkesmässiga trafiken. Jag anser att denna utveckling bör fortsätta och omfatta även den långväga busstrafiken. Grundtanken i det fortsatta reformarbetet bör även på detta område vara att fri konkurrens i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar leder till en effektivare resursanvändning, en bättre fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel och mer kundanpassade transportlösningar. Om den långväga busstrafiken får utvecklas under mer marknadsmässiga former, kan en ökad kollektivtrafikandel därigenom främjas, till fördel inte minst för trafiksäkerhet och miljö.

Samtidigt är det klart att en fullständigt fri konkurrens på området skulle kunna medföra skadeverkningar för den trafik som samhället bedriver. Denna trafik syftar ofta till att upprätthålla ett visst grundläggande trafikutbud och måste drivas även om den går med underskott som täcks via skatterna. Detta är fallet med åtskilliga av SJ:s linjer för persontrafik på järnväg och regelmässigt med den trafik som trafikhuvudmännen ansvarar för. Det är heller inte önskvärt att trafik överförs från en lönsam järnvägslinje så att denna blir förlustbringande. Av hänsyn till denna trafik bör en viss prövning av etableringsrätten fortfarande finnas.

Jag anser sammanfattningsvis att den nuvarande behovsprövningen när det gäller långväga busslinjetrafik nu i princip bör avskaffas och ersättas med ett enklare förfarande, där tonvikten ligger på en prövning av trafikutövarens personliga lämplighet. Som jag skall återkomma till i det följande anser jag att den prövningen generellt bör byggas ut (avsnitt 3.7).

Särskilda regler bör emellertid gälla när tillstånd söks till en linje som kan komma att skada SJ:s järnvägstrafik – däremot inte dess busstrafik – eller huvudmannatrafik vare sig denna senare sker på spår eller på landsväg. I så fall bör det alltså finnas möjlighet att pröva frågan om trafikens etablering. Den prövningen bör liksom prövningen i övrigt av tillstånd till långväga busslinjetrafik fortfarande ankomma på transportrådet.

Med utgångspunkt i det sagda bör följande gälla i fråga om prövningen. Om den som söker ett tillstånd redan har fått medgivande till trafiken av berörda trafikhuvudmän och i förekommande fall från SJ, skall någon prövning av om trafiken skall få etableras eller inte över huvud taget inte göras. Transportrådets prövning skall då i princip inskränka sig till en prövning av sökandens lämplighet. Är denne känd, t. ex. därför att han driver andra linjer, kan även den prövningen göras ganska enkel. Avser ansökningen en sträcka som redan trafikeras av någon annan än en trafikhuvudman bör transportrådet ofta kunna utgå från att trafiken inte är till skada för vare sig SJ:s järnvägstrafik eller huvudmannatrafik. I andra fall måste naturligtvis en mer noggrann prövning göras sedan bl. a. SJ och trafikhuvudmännen fått yttra sig. Finner transportrådet att trafiken är till skada för trafik av nyssnämnt slag, bör ansökningen som regel inte bifallas. Undantagsvis bör emellertid trafiken ändå kunna medges, om man genom den skulle kunna uppnå en avsevärt bättre trafikförsörjning i stort.

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.

Enligt 2 kap. 1 § YTL får bl. a. taxa och tidtabell föreskrivas vid yrkesmässig trafik. Närmare bestämmelser om taxor och tidtabeller finns i 3 kap. YTF, där det anges bl. a. att det för persontransporter i linjetrafik skall finnas såväl taxa som tidtabell. Taxan fastställs av transportrådet – trafikhuvudmännen fastställer dock själva sin taxor – och tidtabellen av länsstyrelsen eller, såvitt gäller långväga busslinjetrafik, av transportrådet (jfr 1 kap. 2 § YTF).

Enligt min mening bör den långväga busstrafiken själv bära sina kostnader såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt. Någon statlig reglering av taxesättningen bör inte längre förekomma. Godtar riksdagen denna ståndpunkt, avser jag att senare återkomma till regeringen med förslag till de ändringar i YTF som detta påkallar.

När det gäller tidtabeller kan diskuteras om någon fastställelse behövs i fortsättningen. För en fastställelse talar att den tillståndsgivande myndigheten under alla omständigheter måste pröva om den tidtabell och trafik-

uppläggning i övrigt som sökanden avser att följa innebär skada för SJ eller för huvudmannatrafik.

Prop. 1987/88:78

Samtidigt ligger det naturligtvis i trafikutövarens eget intresse att få ett så stort trafikunderlag som möjligt. Detta förutsätter att han håller en bestämd tidtabell och publicerar den på lämpligt sätt. Det får också förutsättas att trafikutövaren försöker få till stånd en samordning med andra trafikmedel när detta är möjligt. Med hänsyn till detta och då en fastställelseprövning innebär en betydande administrativ omgång anser jag övervägande skäl tala för att tidtabeller inte längre skall behöva fastställas.

3.3 Huvudmannatrafiken

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall det i varje län finnas en huvudman för lokal och regional kollektivtrafik på väg (1 §). Huvudman är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är dock landstingskommunen huvudman och i Gotlands län kommunen (2 §). Huvudmannen får bedriva verksamheten i form av kommunalförbund eller genom ett för ändamålet bildat aktiebolag (3 §).

Jag kommer i detta avsnitt att ta upp tre olika frågor med anknytning till huvudmannatrafiken, nämligen landstingens och kommunernas roll vid utövandet av huvudmannaskapet, ansvaret för lokal och regional järnvägs- trafik samt länsgränsöverskridande huvudmannatrafik.

3.3.1 Landstingens och kommunernas roll i huvudmannaskapet

Mitt förslag: Reglerna om trafikhuvudmannaskapet kompletteras med regler som i alla län möjliggör att antingen landstinget ensamt eller samtliga kommuner gemensamt tar över ansvaret för kollektivtrafiken i länet.

Bakgrunden till mitt förslag: Inom en del kommuner och landsting har väckts frågan om inte landstingen som regionala organ i ökad utsträckning borde kunna ta på sig ansvaret för att garantera den grundläggande trafikförsörjningen för hela länet. Rent allmänt finns det hos landstingen en ambition att ägna länets trafikfrågor större intresse än hittills. Detta be- styrks också av vad som framkommit vid överläggningar mellan företrädare för kommunikationsdepartementet och landstingen. I den mån en sådan utveckling främjar kollektivtrafiken bör den naturligtvis uppmuntras. De hinder mot en sådan utveckling som den nuvarande lagstiftningen kan tänkas innebära bör därför undanröjas.

Jag förordar därför att 1 § i 1978 års lag ändras så att landstinget inte bara i Stockholms län utan i alla län ensamt kan ta ansvar för kollektivtrafiken.

En förutsättning bör självfallet vara att kommunerna och landstinget är överens om detta. Samtidigt bör då öppnas möjlighet för kommunerna i

länet att gemensamt utöva huvudmannaskapet utan landstingets medverkan. Även i det fallet måste krävas att landstinget och kommunerna är överens.

Det har i olika sammanhang förts fram förslag om att de s. k. stadstrafikföretagen ges generell rätt till linjetrafik inom kommunen på liknande sätt som trafikhuvudmännen enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Tanken på en sådan splittring av det ekonomiska och politiska ansvaret har tidigare avvisats av riksdagen (prop. 1984/85:168, TU 30, rskr. 363). Jag kan inte finna att det kommit fram några nya skäl som talar för en omprövning av detta beslut. Tvärtom finns det enligt min uppfattning en betydande risk för att bl. a. den samordnade trafikplaneringen skulle kunna råka i fara. Jag avstyrker alltså en ändring på denna punkt.

3.3.2 Ansvaret för lokal och regional järnvägstrafik

Mitt förslag: Även den lokala och regionala järnvägstrafiken skall i fortsättningen ingå i trafikhuvudmännens ansvar.

Bakgrunden till mitt förslag: Riksdagen har i olika sammanhang, senast vid behandlingen av prop. 1984/85:114 om riktlinjer för järnvägspolitiken, uttalat att lokal och regional järnvägstrafik är en angelägenhet som i princip trafikhuvudmännen närmast bör svara för.

Jag föreslår att 2 § i 1978 års lag ändras till överensstämmelse med vad riksdagen sålunda uttalat.

3.3.3 Länsgränsöverskridande huvudmannatrafik

Mitt förslag: Trafikhuvudmännen kan efter särskild prövning få rätt att bedriva viss linjetrafik som berör ett annat län utan krav på yrkestrafiktillstånd. Denna rätt skall inträda två år efter beslutet. Linjetrafiktillstånd som avser redan etablerad trafik upphör. Huvudmannen blir skyldig att lösa in fordon och andra tillgångar som används i sådan linjetrafik.

Transportrådets förslag: Transportrådet anser att nuvarande lagstiftning ger trafikhuvudmännen tillräckliga möjligheter att bedriva viss trafik i annat län.

Remissinstanserna: De remissinstanser som tagit upp frågan anser allmänt att frågan om den gränsöverskridande linjetrafiken bör lösas på ett smidigare sätt än nu.

Skälen för mitt förslag: Enligt 3 § första stycket lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik får en trafikhuvudman från och med den 1 juli 1989 rätt att driva linjetrafik inom länet utan trafiktillstånd. Denna rätt omfattar i princip inte linjer som överskrider en länsgräns (jfr prop. 1984/85:168 s.

30). Enligt 3 § andra stycket i 1985 års lag kunde emellertid regeringen fram till och med utgången av juni 1986 besluta att huvudmannen får bedriva linjetrafik inom ett visst väl avgränsat område av ett annat län. Ett sådant beslut innebär att meddelade tillstånd till länsgränsöverskridande trafik upphör att gälla på samma sätt som tillstånd som endast berör ett län, dvs. vid utgången av juni 1989, med rätt för tillståndshavaren till inlösen.

Det totala antalet kortväga länsgränsöverskridande linjer uppgår till ca 220. Beslut enligt 3 § andra stycket har meddelats i fråga om ett 70-tal linjer.

Det är uppenbart att det finns ett behov av linjetrafik från ett län till ett annat i åtskilliga fall. Det rör sig här om situationer där den administrativa gränsen inte svarar mot strukturen inom regionen i stort. Göteborgsregionen har nämnts som ett exempel på detta (prop. 1984/85:168 s. 31). Daglig arbetspendling förekommer där i stor utsträckning mellan Älvsborgs, Hallands samt Göteborgs och Bohus län. Liknande förhållanden föreligger också på andra håll. I den mån regeringen inte för dessa fall har meddelat beslut enligt 3 § andra stycket kommer den kortväga länsgränsöverskridande linjetrafiken att falla utanför huvudmannens fria trafikrättsrätt när denna i övrigt inträder den 1 juli 1989. Redan meddelade tillstånd till linjetrafik på sådana sträckor kommer därmed att bestå. Ändringar av tillstånden i syfte att förbättra trafikförsörjningen kräver då att tillståndshavaren går med på detta.

Som transportrådet har påpekat i sin utredning kan uppkommande behov av gränsöverskridande huvudmannatrafik i och för sig lösas genom att huvudmannen övertar ett tidigare tillstånd med stöd av 3 kap. 5 § andra stycket YTL. En förutsättning för detta är att det görs sannolikt att trafikförsörjningen inom det område som är avsett att trafikeras kommer att främjas om trafiken drivs av sökanden. En ordning med ansökan från fall till fall om övertagande av befintliga tillstånd är emellertid som bl. a. SLTF påpekat en förhållandevis tidskrävande procedur. Osäkerheten om vad ansökningen kommer att leda till är vidare besvärande från planerings- och investeringssynpunkt.

Jag anser därför att det bör finnas möjlighet för en trafikhuvudman att utan linjetrafiktillstånd själv eller genom entreprenör bedriva kortväga linjetrafik som korsar en länsgräns även i fall då något beslut enligt 3 § andra stycket i 1985 års lag inte har fattats. Med en sådan trafikrättsrätt för trafikhuvudmannen vinner man en större flexibilitet. Det blir lättare att ta hänsyn till att trafikbehovet kan växla till följd av t. ex. ändringar i närings- eller bebyggelsestruktur.

En förutsättning för att trafikhuvudmannen skall kunna medges rätt till sådan linjetrafik bör vara att de båda områdena i de angränsande länen sammantagna kan betraktas som en enhet såvitt gäller behovet av t. ex. arbetspendling, skolresor och resor till köpcentra och serviceinrättningar.

Om denna grundläggande förutsättning är uppfylld, bör trafikhuvudmannen kunna medges rätt att utan linjetrafiktillstånd bedriva linjetrafik på bestämda sträckor mellan länen, t. ex. mellan två tätorter belägna på var sin sida om länsgränsen. Medgivande bör kunna ges till endera trafikhuvudmannen eller till båda. Avgörande bör därvid vara vad trafikhuvud-

männen själva kommer överens om. Den som fått medgivandet får själv bestämma i vilken omfattning trafiken skall utföras. Trafikhuvudmannen kan alltså själv på ett smidigt sätt anpassa trafiken till resandebehovet.

Prövningen av frågor om rätt till gränsöverskridande huvudmannatrafik bör ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Godtas förslaget, är det min avsikt att föreslå regeringen att prövningen läggs på transportrådet.

Konsekvensen av att en huvudman får rätt att utan linjetrafiktillstånd utföra gränsöverskridande linjetrafik bör vara att redan meddelade trafik-tillstånd på den aktuella linjen upphör att gälla. Det är därför nödvändigt med en viss övergångstid från det att ett beslut har meddelats till dess att det får börja tillämpas. Denna tid bör lämpligen bestämmas till två år. Tillståndshavaren bör kunna påkalla att trafikhuvudmannen löser in fordon och andra tillgångar i rörelsen enligt bestämmelserna i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden.

Den ordning som jag nu föreslår i förening med mitt förslag om att slopa behovsprövningen såvitt gäller den långväga busslinjetrafiken medför att det inte längre kommer att finnas behov av en möjlighet till övertagande av linjetrafiktillstånd i syfte att främja trafikförsörjningen. Jag vill redan nu förutskicka att jag i det följande kommer att föreslå att behovsprövningen för bl. a. taxitrafiken avskaffas. Reglerna i YTL om övertagande av trafik-tillstånd i detta syfte kan därmed utgå.

3.4 Beställnings- och turisttrafik

Mitt förslag: Behovsprövningen slopas för beställningstrafik med tyngre fordon. Begreppet turisttrafik avskaffas som självständigt begrepp i yrkestrafiklagstiftningen och hänförs under ett nytt trafikslag, beställningstrafik med buss. Detta omfattar även beställningstrafik med lättare bussar.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: De flesta remissinstanserna tillstyrker promemorians förslag. Till denna grupp hör exempelvis samtliga länsstyrelser utom en (länsstyrelsen i Jämtlands län). Vidare har bl. a. transportrådet, NO, SPK, statskontoret, riksrevisionsverket, SLTF, Svenska transportarbetareförbundet, Stockholms kommun samt de tre tillfrågade trafikhuvudmännen tillstyrkt förslaget. Svenska Busstrafikförbundet tillstyrker att begreppet turisttrafik avvecklas men vill, liksom postens diligenstrafik och Statsanställdas förbund, behålla en behovsprövning för beställningstrafiken. Samma inställning har också LO och Svenska kommunalarbetsförbundet.

Skälen för mitt förslag: Beställningstrafik definieras – något förkortat uttryckt – i 1 kap. 5 § YTL som yrkesmässig trafik där fordon ställs till beställarens förfogande med förare på villkor att beställaren förfogar över fordonet och att ersättningen bestäms med hänsyn till transportsträckans längd och hur mycket fordonet utnyttjas och inte för varje passagerare för

sig. Lagen skiljer mellan beställningstrafik med tyngre fordon (över 3,5 tons totalvikt) och beställningstrafik med lättare fordon (taxi m.m.). Med beställningstrafik avser jag i detta avsnitt endast beställningstrafik med tyngre fordon.

Med turisttrafik avses persontransporter som inte är beställningstrafik, om transporten ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

Begreppet turisttrafik infördes i yrkestrafiklagstiftningen år 1978. Syftet var att komma till rätta med vissa missförhållanden inom bussbranschen, främst att hindra att förtäckt linjetrafik utfördes av trafikutövare som saknade linjetrafiktillstånd. Förut hänfördes turisttrafiken såsom företeelse under begreppet beställningstrafik.

Tillstånd till beställningstrafik och turisttrafik får ges endast om den avsedda trafiken behövs och i övrigt är lämplig. En behovsprövning skall alltså göras. Prövningen görs såvitt gäller beställningstrafik av länsstyrelsen i det län där trafikområdet skall finnas och i fråga om turisttrafik av länsstyrelsen i det län där passagerare först skall tas upp.

Ett tillstånd till beställningstrafik gäller normalt tills vidare. Av behovsprövningen följer att tillstånden begränsas till trafik med ett visst antal fordon av bestämd storlek. Som mått på storleken används i allmänhet det högsta antalet passagerare som får transporteras med fordonet. Tillståndshavaren får utnyttja tillståndet till så många uppdrag som han finner lämpligt. När det gäller turisttrafik krävs i princip tillstånd för varje enskild resa, låt vara att en ansökan kan avse flera olika resor.

I fråga om båda slagen av trafik är behovsprövningen svår att göra. I prop. 1986/87:5 om vissa yrkestrafikfrågor redogjorde jag för en skrivelse till regeringen från länsstyrelsen i Malmöhus län om slopande av behovsprövningen för beställningstrafik med buss. Länsstyrelsen påpekade bl. a. svårigheterna att finna några objektiva grunder för att mäta behovet och att tillämpningen därför torde variera avsevärt från län till län. Länsstyrelsen framhöll vidare att en större buss ofta kostar mer än 1 milj. kr. och att därför den behovsanalys som sökanden själv gör – i allmänhet i samråd med en bank eller annan finansär – ofta var långt mer ingående och realistisk än den som myndigheten hade möjlighet att göra.

I fråga om turisttrafiken har transportrådet, likaledes i en skrivelse till regeringen, pekat på olika problem vid tillståndsgivningen. Denna ter sig enligt rådet krånglig och byråkratisk. Behovsprövningens inriktning är oprecis. Resultatet är att länsstyrelserna gör olika bedömningar, t. ex. när det gäller kraven på ansökningarnas innehåll och preciseringen av den medgivna trafiken. Transportrådet framhåller också att behovet av turisttrafik ofta uppstår med kort varsel och att det därför har förekommit att tidpunkten för de resor som ansökningen avser har passerats innan myndigheten har hunnit fatta beslut i ärendet.

Som framhålls i promemorian (s. 234) är syftet med behovsprövningen av beställnings- och turisttrafik inte så mycket att begränsa konkurrensen inom dessa trafikslag som att skydda linjetrafiken. Behovsprövningen tjänar också som skydd för järnvägstrafiken.

För egen del menar jag att varken beställningstrafik eller turisttrafik kan

utgöra någon nämnvärd konkurrent till den linjetrafik som trafikhuvudmännen bedriver. Möjligen kan främst turisttrafiken tänkas ta kunder från den långväga busslinjetrafiken eller från järnvägstrafiken. Jag vill emellertid påpeka att för resenären står valet snarare mellan turistbussen och den egna bilen än mellan turistbussen och linjetrafiken. Det är uppenbart att såväl beställningstrafik som turisttrafik för konsumenten fyller andra behov än vad som i allmänhet kan tillgodoses med linjetrafik.

Det bör i sammanhanget också framhållas att behovsprövningen enligt vad jag tidigare förordat skall avskaffas i fråga om långväga busslinjetrafik. Det skulle knappast vara konsekvent att tillåta fri konkurrens mellan busslinjeföretag inbördes men skydda dessa från konkurrens från beställnings- och turisttrafik.

Min uppfattning är därför att behovsprövningen bör slopas såväl vid beställningstrafik som turisttrafik. Frågan uppkommer då om det i fortsättningen finns anledning att skilja mellan dessa båda begrepp. Som jag nämnde tidigare var skälet till att begreppet turisttrafik infördes ett önskemål att hindra förtäckt linjetrafik. Avskaffas behovsprövningen för linjetrafiken, bortfaller detta argument. Något annat skäl till att behålla ett särskilt turisttrafikbegrepp kan jag inte finna. Att detta begrepp försvinner innebär givetvis inte någon förändring för turisttrafiken som företeelse.

Jag föreslår alltså att begreppet turisttrafik utmönstras ur yrkestrafiklagstiftningen. Därvid synes lämpligt att i enlighet med promemorieförslaget alla de definitioner som nu finns i 1 kap. 5 § YTL samtidigt ses över. Jag återkommer till den frågan i specialmotiveringen. Jag vill emellertid redan nu förutskicka att jag därvid kommer att föreslå att begreppet beställningstrafik med tyngre fordon ersätts av ett nytt begrepp, beställningstrafik med buss, som i praktiken ersätter även turisttrafikbegreppet. I det nya begreppet bör inbegripas även beställningstrafik med s. k. lättare bussar, dvs. som har en totalvikt av högst 3,5 ton. Vidare bör persontrafik med terrängmotorfordon och traktortåg föras hit.

3.5 Uthyrning av bussar

Mitt förslag: Behovsprövningen vid meddelande av tillstånd till bussuthyrning slopas.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: Förslaget att avskaffa behovsprövningen tillstyrkes, med något undantag, av de länsstyrelser som yttrat sig i frågan och av konsumentverket, NO, SPK, statskontoret och RRV.

Åtskilliga remissinstanser, främst fackliga organisationer och Svenska Busstrafikförbundet, är emellertid kritiska till förslaget att avskaffa behovsprövningen. Flera av dem anför som skäl risken från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt av oerfarna bussförare i trafiken, förare som inte i likhet med yrkesförarna behöver iaktta bestämmelser om arbets- och vilotider. Flera remissinstanser åberopar risken för att den yrkesmässiga busstrafiken

utsätts för osund konkurrens. Några remissinstanser förordar att kretsen av uthyrningsberättigade begränsas. Sålunda föreslår postens diligenstrafik och Statsanställdas förbund att uthyrning av tyngre bussar endast skall få ske till juridiska personer och till föreningar.

Skälen för mitt förslag: Yrkesmässig uthyrning av bilar, varmed förstas personbilar, lastbilar och bussar, regleras i lagen (1979:561) om biluthyrning och i en till lagen anslutande förordning (1979:873). Uthyrningsrörelse får enligt 2 kap. 1 § i lagen drivas endast av den som har tillstånd till det. Vid tillståndsgivningen får särskilda villkor föreskrivas. Tillstånd till uthyrning av bussar får enligt 2 kap. 3 § ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig. Begreppet buss innefattar motorfordon som är inrättade för befordran av fler än åtta personer utöver föraren.

I promemorian (s. 155) redovisas en av transportrådet utförd undersökning av antalet tillstånd till bussuthyrning vid årsskiftet 1983/84. Antalet tillstånd uppgick då till 159. I rölserna fick användas 477 bussar, varav 250 för mer än 25 passagerare. För 97 av bussarna var användningen begränsad till särskilda ändamål såsom förarutbildning, transport av orkestrar, idrottsföreningar, statliga verk och dylikt eller för användning inom den yrkesmässiga trafiken. Av tillståndshavarna var 102 etablerade bussföretag.

Som framhållits i promemorian (s. 236) hänför sig allmänhetens intresse för bussuthyrning främst till föreningslivet. För att medlemmarna i en förening skall kunna delta i olika evenemang, t. ex. idrottstävlingar, behövs en billig form av gemensam resa. En sådan kan i många fall åstadkommas genom att föreningen hyr en buss och låter en medlem eller närstående med föreskriven körkortsbehörighet köra bussen. Utanför föreningslivet finns behov av hyresmöjligheten t. ex. vid utbildning till bussförare eller för bussföretag för att ersätta en buss som tillfälligt måste tas ur trafik. En ökad konkurrens inom uthyrningsverksamheten får anses vara till fördel för dem som av dessa och liknande anledningar har behov av att kunna hyra en buss.

Förslaget att slopa behovsprövningen i samband med tillstånd till bussuthyrning har kritiserats av åtskilliga remissinstanser. Skälen varierar något, men bakom kritiken ligger i allmänhet farhågor för en otillbörlig konkurrens med den yrkesmässiga busstrafiken.

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.

Flera av de kritiska remissinstanserna har anfört att den nuvarande regleringen av arbets- och vilotiderna vid vägtransporter kan medföra att konkurrensen mellan bussuthyrningsföretagen och den yrkesmässiga busstrafiken inte sker på lika villkor.

Bestämmelser om arbets- och vilotider finns i kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m. m. Kungörelsen gäller för vägtransporter som utförs inom landet i förvärvsverksamhet. I bestämmelserna regleras bl. a. den tid under vilken föraren får arbeta utan avbrott för rast eller längre vila. Vidare regleras hur kontrollen av bestämmelsernas efterlevnad skall ske och påföljden för överträdelser. Bestämmelserna har tillkommit av främst trafiksäkerhetsskäl.

I fråga om internationella transporter – inom eller utom Sverige – gäller i stället förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Förordningen bygger på en europeisk konvention i ämnet (AETR-konventionen). Regleringen avser samma förhållanden som 1972 års kungörelse men skiljer sig från denna på en del punkter. Bl. a. gäller den internationella regleringen även transporter som inte utförs yrkesmässigt.

Främst trafiksäkerhetsskäl talar för att åtminstone transporter som utförs med tyngre fordon borde, även när de inte utförs i förvärvsverksamhet, omfattas av arbets- och vilotidsregleringen. Inom kommunikationsdepartementet pågår en översyn av denna reglering. I samband med denna översyn kommer att undersökas om regleringen lämpligen bör utsträckas till att omfatta även den icke yrkesmässiga trafiken.

Några remissinstanser, bl. a. postens diligenstrafik, har förordat en begränsning av rätten att hyra tyngre bussar (över 3,5 tons totalvikt). Sådana bussar skulle bara få hyras ut till juridiska personer, t. ex. företag eller föreningar, och endast om föraren är medlem av föreningen eller anställd i företaget. För egen del menar jag att tanken på begränsningar genom lagstiftning av rätten att hyra en buss – fränsett givetvis kraven på förarbehörighet – måste avvisas. En annan sak är att uthyrningsföretagen själva nog 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.

Med stöd av det anförda förordar jag sammanfattningsvis att behovsprövningen vid meddelande av tillstånd till bussuthyrning nu avskaffas. Jag återkommer i det följande till frågan om en skärpning av kraven på uthyrarens lämplighet.

Mitt förslag: Behovsprövningen för taxitrafiken slopas och taxesättningen blir fri. De tillståndsgivande myndigheternas ansvar för taxiförsörjningen upphör. Ett övergripande ansvar för denna läggs i stället på trafikhuvudmännen. Möjligheten för en tillståndssökande att begära återkallelse av ett tidigare meddelat tillstånd tas bort. Begreppet beställningstrafik med lättare fordon ersätts med ett nytt begrepp, taxitrafik.

Promemorians förslag: Beställningstrafiken för persontransporter med lättare fordon delas upp i trafiklagen taxitrafik och hyrverkstrafik. Behovsprövningen föreslås bli slopad för taxitrafiken men bibehållen för hyrverkstrafiken. Regeringen ges bemyndigande att föreskriva skyldighet för den som driver taxitrafik att vara ansluten till en beställningscentral. När det gäller inrättande av nya beställningscentraler i storstadsområdena föreslås en behovsprövning. Möjligheten för en tillståndssökande att begära återkallelse av ett tidigare meddelat tillstånd kvarstår. En möjlighet till anstånd med avregleringen beträffande taxi föreslås också. I övrigt överensstämmer promemorians förslag i huvudsak med mitt.

Remissinstanserna: En stor majoritet av remissinstanserna instämmer i allt väsentligt i förslaget om avreglering av taxi. Svenska taxiförbundet framhåller att de problem och brister som i dag finns inom näringen till stor del är en följd av regleringarna på området även om taxinäringen också har ett ansvar för utvecklingen. En avreglering innebär enligt förbundet att taxiföretagen får rimligare möjligheter att ta ett större företagsekonomiskt ansvar.

Tre remissinstanser, länsstyrelserna i Kopparbergs och Jämtlands län samt Svenska transportarbetareförbundet, ställer sig avvisande till en avreglering. Förbundet anser att det inte är regelverket i sig som medfört problem. Detta borde snarare stramas upp än avskaffas. AB Storstockholms Lokaltrafik och trafiknämnden i Stockholms län landsting förordar att den statliga taxefastställelsen slopas först någon tid efter övriga regleringsmoment. Övriga remissinstanser som uttalat sig i den frågan anser det vara förenat med nackdelar att genomföra en stegvis avreglering.

Skälen för mitt förslag: Begreppet "taxi" förekommer inte i YTL. Taxitrafiken ingår i stället i begreppet beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon. Sådan trafik utgör enligt 1 kap. 5 § YTL yrkesmässig trafik för transport av personer och i förekommande fall gods, i vilken personbilar, lastbilar eller bussar med totalvikt av högst 3,5 ton ställs till beställarens förfogande med förare på villkor att beställaren förfogar över fordonet. I definitionen ingår också att ersättningen bestäms med hänsyn till transportsträckans längd och hur mycket fordonet utnyttjas och inte för varje passagerare för sig.

Tillstånd till beställningstrafik med lättare fordon får ges endast om trafiken behövs och i övrigt är lämplig (2 kap. 17 §). I tillståndet får föreskrivas bl.a. taxa och villkor (2 kap. 1 §). Den som har tillstånd är

skyldig att transportera personer och resgods på de villkor som gäller för trafiken (trafikeringsplikt, 2 kap. 20 §). Överlåtelse av tillstånd får ske endast om synnerliga skäl föreligger (2 kap. 21 §). Vidare kan efter begäran av en tillståndssökande ett redan givet tillstånd återkallas om det finns synnerliga skäl till det med hänsyn till att trafiken skall kunna ordnas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt (3 kap. 5 §).

Som en följd av denna reglering har i YTF införts regler om trafikområde, uppställningsplats för fordon, skyldighet för tillståndshavare att tillhöra en beställningscentral, förbud att överskrida en fastställd maximitaxa samt möjlighet för den tillståndsgivande myndigheten att föreskriva om trafikeringspliktens omfattning och om skyldigheten för en tillståndshavare att tillhöra en taxiförening.

Till övervägande delen utförs beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon som taxitrafik. En liten del av trafiken utförs emellertid som s. k. hyrverkstrafik. Hyrverkstrafiken skiljer sig från den rena taxitrafiken genom att tillståndshavaren har medgetts undantag från de flesta skyldigheter som åvilar tillståndshavaren såsom t. ex. trafikeringsplikten och taxesättningen. I hyrverksrörelser används bilar som till det yttre ofta inte anger att det är fråga om yrkesmässig trafik. Bilarna saknar i regel t. ex. taxameter. Beställningen sker genom bolagens särskilda beställningskontor och inte genom de gemensamma beställningscentralerna. Hyrverksrörelserna har skapats för att tillmötesgå de krav på särskild service i fråga om fordonets skick och chaufförens kunnande som ställs vid t. ex. statsbesök och familjehögtider. — Ytterligare en liten del av beställningstrafiken för persontransporter med lättare fordon utförs med lättare bussar t. ex. inom färdtjänsten och skolskjutsningen.

Klagomålen mot taxibranschens sätt att sköta verksamheten har särskilt i storstadsområdena varit många under senare år. Klagomålen har gällt framför allt svårigheterna att komma fram till beställningscentralerna och att över huvud taget få tag på en taxi vissa tider. Vidare har vissa större kundgrupper börjat ställa krav på att taxitrafiken skall stå till tjänst med bättre service, större kapacitet och tillgänglighet, samverkan med andra färdmedel och möjlighet att utföra nya transportuppdrag.

Som jag ser det saknar kritiken mot taxi inte fog. Till viss del torde kritiken såvitt rör beställningscentralerna i storstadsområdena ha sin grund i inkörningssvårigheter för det datorbaserade beställningssystemet Taxi-80, som finns i bl. a. de tre största städerna. Min uppfattning är emellertid att problemen ligger djupare än så. Regleringar i syfte att uppnå en god trafikförsörjning har sålunda visat sig vara ett trubbigt instrument. Om t. ex. fastställda kommenderingsplaner inte följs, förfelas naturligtvis syftet med regleringen. Det är vidare tydligt att en bransch som är skyddad från konkurrens har en tendens till tröghet när det gäller att anpassa sig till nya krav och behov. Dock finns det även inom taxibranschen nya ideer om hur trafiken skall utföras och servicen anordnas för speciella, ibland nya kundgrupper. Regleringen utgör i sig ett hinder mot utvecklingen av sådana ideer.

Det anförda leder mig till slutsatsen att det på sikt gynnsammaste för taxibranschens utveckling mot större effektivitet och serviceförmåga är att

det skapas en konkurrenssituation genom en friare etableringsrätt och taxesättning.

Jag anser sålunda att tiden nu är inne att slopa behovsprövningen vid ansökan om taxitillstånd. En följd härav torde bli att antalet tillståndshavare och därmed konkurrensen ökar. Det finns då inte längre tillräcklig anledning att behålla systemet med en rikstäckande maximitaxa, fastställd av en myndighet. Genom en friare taxesättning ges utrymme för branschen att anpassa servicenivån till vad olika kundkategorier efterfrågar. I fortsättningen bör endast krävas att tillståndshavaren låter kunderna i förväg få kännedom om den taxa han tillämpar.

En fri prissättning kan tänkas leda till problem i glesbygder, där någon större konkurrens inte finns. Jag vill emellertid här peka på de kontrollmöjligheter som samhället har över taxebildningen genom den statliga närings- och konsumentpolitiska övervakningen. Som jag strax skall återkomma till bör vidare bl. a. kommuner och landsting vid upphandling kunna verka för en tillfredsställande taxenivå.

Även trafikeringsplikten bör slopas. Kommenderingsplanerna är avsedda att garantera ett jämnt trafikutbud och att det finns taxibilar tillgängliga även på de tider då efterfrågan är liten och lönsamheten låg. På orter där det råder en reell konkurrens mellan olika taxiägare får antas att det ligger i tillståndshavarnas eget intresse att taxibilar hålls i trafik även vid udda tider på dygnet. Problem kan ändå tänkas uppkomma särskilt på orter, där endast ett fåtal taxibilar finns.

Jag vill emellertid framhålla att det allmänna även vid en avreglering har viss möjlighet att påverka servicenivå och prissättning inom taxibranschen. Detta hänger samman med den betydande omfattning som de samhällsbetalda resorna har. Av taxibranschens intäkter år 1984 om totalt ca 3 200 milj. kr. svarade de samhällsbetalda resorna för drygt hälften eller 1 700 milj. kr. Det rör sig här om resor inom färdtjänstens ram, sjukresor, skolskjutsar, s. k. kompletterande linjetrafik m. m. I en del kommuner, främst inom glesbygden, är andelen samhällsbetalda resor ännu större än genomsnittet, i vissa fall uppåt 80-90 %.

Redan den stora omfattningen av de samhällsbetalda resorna gör att det vid en avreglering knappast finns anledning att befara någon större ändring av servicenivån gentemot allmänheten. För taxiföretag som till stor del bygger verksamheten på inkomster från samhällsbetalda resor medför inte avregleringen i sig att de ekonomiska förutsättningarna för taxiverksamheten ändras i nämnvärd mån. Sådana företag torde i allmänhet ha intresse av att fortsätta även med den del av verksamheten som betjänar andra kundkategorier.

Vid en avreglering ökar möjligheterna för de olika statliga och kommunala organ som svarar för de samhällsbetalda resorna att genomföra en upphandling av dessa tjänster i reell priskonkurrens. Som jag framhöll i samband med prop. 1986/87:5 om vissa yrkestrafikfrågor är det rimligt att främst kommuner och landsting vid förhandlingar med taxi om de samhällsbetalda resorna ställer krav på att en viss taxiservice skall upprätthållas på tider och i områden med ett svagt trafikunderlag. Det är emellertid tveksamt om det kan anses förenligt med principen om affärsmässighet vid

kommunal och landstingskommunal upphandling att den upphandlande myndigheten på det sättet ställer krav som ligger vid sidan av den tjänst som upphandlingen avser. Jag anser därför att kommuner och landsting bör ges en uttrycklig befogenhet att vid upphandling av taxitjänster ta hänsyn inte bara till det bjudna priset utan även till om ett taxiföretag åtar sig att hålla en viss servicenivå och en gynnsam taxa vid vanliga transporter. Även trafikhuvudmännen bör ges en sådan befogenhet. Bestämmelser om detta kan lämpligen tas in i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

Befogenheten att i samband med upphandling av taxitjänster träffa avtal om servicenivå och taxesättning skall naturligtvis bara utnyttjas om taxiförsörjningen annars inte fungerar tillfredsställande. Det krävs emellertid då att de upphandlande organen kan få en allmän överblick över hur taxiförsörjningen fungerar i kommunens och länets olika delar.

Detta talar för att det bör finnas ett organ med ett övergripande ansvar för taxifrågorna. Detta organ bör lämpligen ligga på länsnivå eftersom taxifrågorna i stor utsträckning har regional anknytning. Det är naturligt att uppgiften läggs på trafikhuvudmännen, som ju redan har ansvar för den kollektiva linjetrafiken, bl. a. kompletteringstrafiken med taxi.

Trafikhuvudmännens ansvar bör emellertid inte innefatta några maktbefogenheter utan bör bygga på en frivillig samverkan mellan dem, kommuner och landsting, taxibranschen och andra berörda organ. Redan i dag förekommer att bl. a. kommuner överlåter vissa uppgifter till trafikhuvudmännen, t. ex. uppgiften att upphandla skolskjutsningen. Vid upphandlingen har då huvudmannen att följa de regler som gäller för kommunens egen upphandling. Huvudmännen bör också kunna biträda t. ex. försäkringskassorna vid upphandling av sjuk- och behandlingsresor. Vidare bör de kunna ta egna initiativ för att söka undanröja brister i taxiförsörjningen, t. ex. genom en samordning av beställningsverksamheten. Det är emellertid inte meningen att trafikhuvudmännen skall gå in med direkta subventioner till taxirörelser som i och för sig fyller ett behov men som inte är lönsamma.

Trafikhuvudmännens uppgifter enligt det anförda bör framgå av den lag som anger ramen för trafikhuvudmännens verksamhet, dvs. lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Där bör sålunda till en början anges att trafikhuvudmännen skall ägna uppmärksamhet åt taxitrafiken i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning. Vidare bör anges att trafikhuvudmännen efter överenskommelse med en kommun eller landstingskommun får genomföra upphandling av taxitjänster för kommunens eller landstingskommunens räkning. Att kommuner och landstingskommuner utan uttryckligt lagstöd kan överlåta befogenheter av detta slag till ett sådant organ som trafikhuvudmannen utgör torde vara klart (jfr. 8 kap. 5 § regeringsformen).

Vid en avreglering är det särskilt viktigt att det så långt möjligt skapas garantier för att den ökade konkurrensen inom näringen kan ske på lika villkor. Detta kan ske bl. a. genom krav på att fordon som används i konventionell taxitrafik skall vara utrustade med såväl kvittoskrivande som registrerande taxametrar. Föreskrifter om detta kan meddelas av regeringen eller trafiksäkerhetsverket (jfr 13 a § och 102 § första stycket fordonskungörelsen 1972:595).

Några remissinstanser har ifrågasatt om inte nuvarande skyldighet att tillhöra en beställningscentral bör finnas kvar i storstadsområdena, något som också föreslogs i promemorian. För egen del menar jag att det med en friare marknad inte finns någon anledning för staten att söka styra utvecklingen på den punkten. Det ligger i taxiägarnas eget intresse att se till att beställningsverksamheten är organiserad på lämpligt sätt. Det finns naturligtvis en viss risk för att en del taxiägare av olika skäl inte ges möjlighet att tillhöra den eller de beställningscentraler som de helst vill tillhöra. Det står dem i så fall fritt att öppna en konkurrerande beställningscentral. I den mån sådana centraler drivs av ekonomiska föreningar, gäller principen om rätt till medlemskap (jfr 3 kap. 1 § lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar). Trafikhuvudmannens övergripande ansvar för taxiförsörjningen medför vidare att han vid behov kan verka för en effektiv beställningsverksamhet i länet.

I promemorian har föreslagits att behovsprövningen skall behållas för hyrverken. Det starkaste skälet härtill är enligt promemorian att hyrverken genom befrielsen från olika krav som belastar taxi har en bättre konkurrenssituation. Många remissinstanser har också instämt i att hyrverkstrafiken bör förbli behovsprövad.

Med det förslag till avreglering av taxi som jag nu lägger fram blir skillnaden mellan hyrverkstrafik – fränsett 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 promemorian har föreslagits ett nytt trafikslag, benämnt hyrverkstrafik. Orsaken härtill är främst att behovsprövningen föreslogs bli slopad för taxitrafiken men inte för hyrverken. Eftersom jag föreslår att behovsprövningen skall tas bort även för hyrverken finns det inte någon anledning att införa ett särskilt begrepp för hyrverkstrafiken.

Efter en avreglering kommer skillnaderna mellan beställningstrafiken för persontransporter med tyngre fordon och med lättare fordon – förutom kravet på taxameter i de flesta lätta fordon – att vara just fordonens storlek. Användningsområdet för de lätta bussarna är sådant att det är naturligare att hänföra dessa till trafikslaget beställningstrafik med tyngre fordon eller, som det lämpligen bör kallas, beställningstrafik med buss. Beställningstrafiken med lättare fordon bör i enlighet med promemorieförslaget betecknas som taxitrafik, som då får omfatta även hyrverkstrafiken. Till skillnad från vad som föreslagits i promemorian bör dock taxitrafiken omfatta endast trafik med personbilar och lätta lastbilar.

Om behovsprövningen slopas saknas anledning att ha regler om överlåtelse av tillstånd, rätt för tillståndssökande att begära återkallelse av tillstånd och inlösenplikt. Även dessa bestämmelser kan slopas.

För att främja en sund konkurrens bör större krav ställas på tillståndssökandens lämplighet. Jag återkommer till detta i följande avsnitt.

3.7 Förstärkt lämplighetsprövning

Mitt förslag: Prövningen av den personliga och ekonomiska lämpligheten i yrkestrafiksammanhang utvidgas till att avse, förutom den eller de som har ansvaret för trafikutövningen, även andra personer hos en juridisk person som har ett betydande personligt eller ekonomiskt inflytande i företaget. Återkallelse av trafiktillstånd skall kunna ske om missförhållanden uppkommit även vid driften av annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver eller om i övrigt de förutsättningar som krävs för att få ett tillstånd inte längre föreligger. Tillståndsmyndigheternas roll i den fortlöpande tillsynen förstärks.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med mitt men är mindre preciserat.

Remissyttrandena: De remissinstanser som har yttrat sig i fråga om en skärpt lämplighetsprövning har tillstyrkt förslaget. Svenska taxiförbundet har därvid bl. a. anført att en skärpt vandelsprövning är ett samfällt krav från taxinäringen. Flera remissinstanser har påtalat vikten av att kravet på utbildning skärps. Riksskatteverket har anført att det uttryckligen bör anges i lagen att skatteskulder skall medföra återkallelse av trafiktillstånd. Länsstyrelsen i Kristianstad har särskilt poängterat vikten av att komma till rätta med bulvanförhållanden. Enligt AB Östgötatrafiken bör omprövning ske av tillstånd vart femte år och tillståndshavarens ålder då vägas in i lämplighetsprövningen.

Skälen för mitt förslag: Enligt 2 kap. 3 § YTL får trafiktillstånd ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, laglydnad och benägenhet att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. I fråga om juridiska personer gäller kraven på yrkeskunnande och laglydnad den eller dem som utsetts att ha ansvaret för trafikutövningen. När det gäller benägenheten att fullgöra skyldigheter mot det allmänna skall prövningen avse både den eller dem som skall ha ansvaret för trafikutövningen och den juridiska personen.

Lagen (1979:561) om biluthyrning innehåller i 2 kap. 2 § en liknande bestämmelse som dock inte är lika omfattande. Enligt den bestämmelsen får tillstånd till uthyrningsrörelse ges endast till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Ett trafiktillstånd kan återkallas, om det i den yrkesmässiga trafiken eller

i övrigt vid driften av trafikrörelsen har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten. I lindrigare fall kan tillståndshavaren i stället tilldelas en varning (3 kap. 1 § YTL). Motsvarande bestämmelser om återkallelse och varning finns i biluthyrningslagen (3 kap. 1 §).

3 kap. 1 § YTL fick sin nuvarande lydelse efter förslag i prop. 1985/86:126 om lag om näringsförbud, m. m. Då infördes benägenheten att fullgöra skyldigheter mot det allmänna som ett ytterligare moment i prövningen. Samtidigt preciserades i fråga om juridiska personer vad och vem prövningen skulle avse. De nya bestämmelserna om en utökad vandelsprövning borde enligt vad som uttalades i lagstiftningsärendet utvärderas efter förslagsvis en treårsperiod (prop. s. 134). Biluthyrningslagen ändrades inte i detta sammanhang.

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. I dag är sådana personer i stor utsträckning uteslagna från möjligheten att få tillstånd redan på grund av reglerna om behovsprövning.

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 att även 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 skall prövas bör då, utöver den eller de trafikansvariga, vara dels styrelseledamöter och styrelsesuppleanter 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.

Lagrådet har lagt vissa synpunkter på frågan hur den krets av personer som bör lämplighetsprövas närmare skall avgränsas. Jag återkommer till den frågan i specialmotiveringen (6 §).

Genom att en utökad personkrets skall prövas torde de svårigheter som nu finns att komma tillrätta 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.

Beträffande lämplighetskraven kan i övrigt anföras följande. För att få tillstånd till yrkesmässig trafik krävs i dag att sökanden visar att han har genomgått en kortare utbildning som anordnas av hans branschorganisation eller att han utan att ha gått kursen ändå har motsvarande kunskaper. Kurserna omfattar bl. a. företagsekonomiska områden som ekonomisk

planering, finansiering och bokföring samt transportlagstiftningen. – Olika utredningar tyder på att transportbranschen har ett förhållandevis stort antal företagare med skatteskulder och att företagen inte har tillräckliga kunskaper i självständigt företagande. För att ge blivande tillståndshavare en större beredskap att möta de vanligaste ekonomiska problemen i verksamheten bör kravet på utbildning skärpas. Detta kan ske genom att transportrådet verkar för en förlängning av kurstiden och en förändring av kursernas innehåll liksom att det ordnas centrala prov för de olika trafikslagen.

På biluthyrningssidan finns idag inte någon utbildning anordnad. Om behovsprövningen slopas vid tillståndsgivningen för uthyrning av bussar, bör det införas krav på utbildning även för dem som etablerar sig som biluthyrare. Även här bör överlämnas åt transportrådet att verka för att en sådan utbildning kommer till stånd.

Syftet med att pröva den personliga lämpligheten är att undersöka bl. a. om sökanden kan förväntas följa de bestämmelser som gäller för verksamheten. Vid prövningen beaktas nu om sökanden inom de två sista åren har brutit mot sådana bestämmelser eller har begått brott som gör att han är olämplig från säkerhetssynpunkt att driva yrkesmässig trafik eller han har gjort sig skyldig till skattebrott.

När det gäller den ekonomiska lämpligheten provas de ekonomiska förutsättningarna för nyetableringen. Undersökningen begränsas dock i allmänhet till om sökanden är eller inom de två senaste åren har varit försatt i konkurs och om han har eller under denna tid har haft näringsförbud. Vidare beaktas om han har skatteskulder. Även sådana skulder kan beaktas två år tillbaka i tiden.

En sökandes personliga och ekonomiska förhållanden undersöks alltså redan idag 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. Jag återkommer till den frågan vid ett senare tillfälle i samband med förslag till förordningsändringar på området. I det sammanhanget bör också övervägas frågan om en möjlighet att, såsom föreslås i promemorian, begära en finansieringsplan i samband med tillståndsgivningen.

Den lagändring som skedde den 1 juli 1986 innebar att den utökade vandelsprövningen infördes på försök. En utvärdering skulle som nämnts ske efter förslagsvis tre år. Om behovsprövningen nu tas bort vid tillståndsgivningen är en skärpt lämplighetsprövning enligt min uppfattning så viktig, att bestämmelser om detta bör införas trots att den förra reformen ännu inte utvärderats.

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 befattningsmed 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. Jag återkommer till den frågan i specialmotiveringen (15 §).

Jag har i det föregående förordat att de tillståndsgivande myndigheternas roll i fråga om trafikförsörjningen tas bort och att behovsprövningar slopas. Jag anser att de personalresurser som kan frigöras genom detta kan utnyttjas till den vidgade prövningen och uppföljningen av lämpligheten.

3.8 Handikappanpassad kollektivtrafik

Mitt förslag: All yrkesmässig trafik för personbefordran skall anpassas med hänsyn till handikappade.

Transportrådets förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna: Landstingsförbundet, Handikappförbundens Centralkommitté och De Handikappades Riksförbund har tillstyrkt förslaget. Svenska kommunförbundet anser att handikappanpassning av i vart fall specialfordon bör ske. Busstrafikförbundet och taxiförbundet menar att anpassningen av bussar som inte används i linjetrafik skall vara frivillig. SLTF har avstyrkt att förslaget genomförs nu. Volvo Bussar AB har helt avstyrkt förslaget.

Skälen för mitt förslag: Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik skall den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Vidare skall de färdmedel som används så långt som möjligt vara lämpade för handikappade resenärer (2 §). Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning och som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik (1 §). Regeringen eller den myndighet som regeringen utser utfärdar de ytterligare föreskrifter som behövs för att åtgärderna skall kunna genomföras (3 §). Enligt en till lagen anslutande förordning (1980:398) ligger ansvaret för genomförandet på transportrådet.

Transportrådet har i en framställning till regeringen föreslagit att lagen ändras så att den kommer att omfatta all yrkesmässig personbefordran. Rådet har därvid anfört bl. a. följande. Rådet har konstaterat att brister föreligger hos specialfordon som används för transport av rullstolsbundna resenärer såväl vad avser säkerhet som tillgänglighet. I sådana fordon förekommer att förankringen av rullstolar sker på ett primitivt sätt. Vidare kan sådana fordon ofta vara svårtillgängliga för handikappade med rörelsesvårigheter men som inte är rullstolsbundna genom att t. ex. istället är

för högt, trappan illa utformad och tillfredsställande handtag och stänger saknas. Dessa fordon saknar också ofta faciliteter som gagnar synskadade, hörselskadade och allergiker, såsom bra belysning, kontrastmarkeringar, låg bullernivå och lämpligt material i inredningen. När en samordning skall ske mellan transporter av handikappade kommer stora krav att ställas på dessa fordon.

När det gäller fordon som används i turisttrafik och i annan beställnings- trafik än färdtjänst och taxitrafik finns det enligt transportrådet brister i framför allt instegsförhållandena. Vidare skulle i sådana fordon behövas utrustning med kontrastmarkerade handtag, stöd och ledstänger. Fordon i sådan trafik används ibland i linjetrafik som förstärkning under högtrafik. Efter en längre tids användning kan dessa fordon tas i bruk i linjetrafik. I sådana fall måste fordonen ändå vara handikappanpassade, varför förslaget inte i särskilt hög grad kan verka menligt på näringen. De föreskrifter som kommer att meddelas om ytterligare handikappanpassning av dessa fordon kommer delvis att se annorlunda ut än för de fordon där handikappanpassning redan nu är föreskriven.

För egen del anser jag att arbetet på en handikappanpassning av transportmedlen så långt som möjligt bör fullföljas med en anpassning även av de fordon som inte f. n. omfattas av lagen. Jag föreslår därför att lagen ändras så att det blir möjligt för transportrådet att utfärda föreskrifter om detta och även i övrigt verka för att anpassningen genomförs. Jag har i den trafikpolitiska proposition som beslutats tidigare i dag föreslagit närmare riktlinjer för hur detta bör ske.

3.9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Avregleringen såvitt gäller busstrafik och bussuthyrning kan träda i kraft den 1 januari 1989. När det gäller taxi innebär avregleringen betydande förändringar för branschen och för vissa av dess större kunder, främst kommuner och landsting. För den nödvändiga anpassningen behövs längre tid. Jag föreslår att reformen i den delen får träda i kraft den 1 juli 1990.

Lagtekniskt innebär reformen att den nuvarande yrkestrafiklagen kan förenklas högst avsevärt. Som jag tidigare nämnt anser jag det lämpligast att föreslå en helt ny yrkestrafiklag. Den nya lagen bör emellertid ta sikte på förhållandena när reformen träder i kraft fullt ut, dvs. den 1 juli 1990. En möjlighet är då att i ett första skede ändra den gamla lagen med verkan för tiden mellan den 1 januari 1989 och den 1 juli 1990 och låta den nya lagen träda i kraft vid sistnämnda tidpunkt. En annan möjlighet är att låta den nya lagen träda i kraft redan den 1 januari 1989 och i övergångsbestämmelserna reglera vad som skall gälla för taxi fram till utgången av juni 1990. I valet mellan dessa båda alternativ har jag stannat för det senare. Att övergångsbestämmelserna med den tekniken blir relativt omfattande ser jag inte som någon avgörande nackdel eftersom giltighetstiden för dessa blir begränsad.

I övergångsbestämmelser måste vidare uppmärksammas att trafik- huvudmännens rätt enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik utan trafikstillstånd inträder först den 1 juli 1989. Fram till dess bör därför

den nuvarande rätten för bl. a. kommuner, landsting och trafikhuvudmän enligt 2 kap. 14 § YTL att anlita vissa entreprenörer som inte har linjetrafiktillstånd kvarstå.

I övrigt bör i övergångsbestämmelser till den nya lagen regleras vad vissa trafiktillstånd som meddelats enligt den äldre lagen skall anses motsvara i den nya lagen och i vad mån villkor som knutits till äldre tillstånd fortfarande skall gälla.

4 Upprättade lagförslag

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

1. yrkestrafiklag,
2. lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning,
3. lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik,
4. lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
5. lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden,
6. lag om ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Lagrådet har granskat lagförslagen under 1–5.

5.1 Förslaget till yrkestrafiklag

Inledande bestämmelser

1 §

Denna lag avser 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.

Fordonsbegreppen i första stycket har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595).

Första stycket motsvarar 1 kap. 4 och 6 §§ gällande lag. Den ändringen har skett att ordet "terrängvagnar" har bytts ut mot "terrängmotorfordon".

I andra stycket har tagits upp en bestämmelse om vad som avses med de fordonsbegrepp som används i första stycket. Definitionerna finns upptagna i 3 § fordonskungörelsen.

Paragrafen har utformats i enlighet med vad *lagrådet* föreslagit.

2 §

Yrkesmässig trafik enligt denna lag kan drivas som

1. 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.
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 Yrkesmässig trafik för transport av gods.

Paragrafen, som motsvarar 1 kap. 5 § i gällande lag, har redigerats i enlighet med *lagrådets* förslag.

Linjetrafik definierades i förordningen (1970:910) ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m. som "yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt". För att hindra kringgående av tillståndsprövningen för linjetrafik ändrades definitionen år 1978 så, att med linjetrafik avsågs all yrkesmässig persontrafik som inte var att anse som beställningstrafik eller turisttrafik. Vid en avreglering kan definitionerna av olika slag av persontrafik genomgående förenklas.

Jag har tidigare (avsnitt 3.4) förordat att begreppet turisttrafik avskaffas. Utöver linjetrafiken blir då kvar två slag av beställningstrafik för persontransporter. Definitionerna av dessa bör anknyta till de fordonstyper som används inom respektive trafikslag. De bör vidare utgå från linjetrafiken så att all trafik som inte är linjetrafik blir att anse som antingen taxitrafik eller beställningstrafik med buss. Väsentligt är då att begreppet linjetrafik inte definieras på ett sådant sätt att möjligheterna till kringgående ökar till skada för den linjetrafik som trafikhuvudmännen bedriver.

I definitionen av linjetrafik anges i enlighet härmed de två moment som är utmärkande för sådan trafik, nämligen att den går enligt tidtabell och ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare. Till tidtabellsbunden trafik får hänföras även sådan trafik som utförs endast på begäran av passagerare men som efter en sådan begäran går efter tidtabell, s. k. efterfrågestyrd kompletteringstrafik. Denna trafik, som oftast utförs med taxifordon, förekommer framför allt när det inte föreligger underlag för att hålla en regelbunden linjetrafik men anledning finns att ge den service som kompletteringstrafiken innebär. Dessutom förs från linjetrafikbegreppet undan sådan trafik som enligt YTL är att anse som turisttrafik, t. ex. veckoslutsresor till fjällen, där resan ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang och huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

Taxitrafik motsvarar i huvudsak det nu gällande begreppet "beställningstrafik med lättare fordon" med den skillnaden att taxitrafiken endast omfattar trafik med personbil och lätt lastbil. I departementspromemorian har i definitionen för taxitrafik upptagits ett krav på taxameter för att skilja denna trafik från begreppet hyrverkstrafik. Eftersom jag inte föreslår att ett sådant nytt begrepp tas upp i lagen kan definitionen av taxitrafik förenklas. Kravet på taxameter för taxitrafik framgår av 13 a § fordonskungörelsen (1972:595). Som jag tidigare framhållit avser jag att senare återkomma till regeringen med förslag om ändring av den bestämmelsen, bl. a. såvitt gäller krav på kvittoskrivande och registrerande taxameter.

Beställningstrafik med buss innefattar de nu gällande trafikslagen beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon och turisttrafik. Med hänsyn till det huvudsakliga användningsområdet för lättare bussar bör också yrkesmässig trafik med sådana bussar (dvs. med en totalvikt av högst 3,5 ton) innefattas i begreppet beställningstrafik med buss. Jag avser att senare föreslå att 13 a § fordonskungörelsen ändras så att det blir möjligt att kräva att även lättare bussar skall ha taxameter.

Vidare hänförs till begreppet beställningstrafik med buss även yrkesmässig trafik för persontransporter med tunga lastbilar, terrängmotorfordon och traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg). Övervägande skäl talar nämligen för att samtliga dessa fordonsslag, när de undantagsvis används till beställningstrafik för persontransporter, alltid jämföras med bussar. Därmed undviks att vissa bestämmelser som rör andra fordon automatiskt blir tillämpliga, t. ex. kravet i fordonskungörelsen på taxameter för fordon som används i taxitrafik (f. n. beställningstrafik för lättare fordon). Att begreppet beställningstrafik med buss därigenom kommer att omfatta trafik även med andra fordon än buss är visserligen inte helt tillfredsställande. Med hänsyn till att trafikslaget till helt övervägande del omfattar trafik med buss får beteckningen ändå anses godtagbar.

Vad som kallas hyrverkstrafik blir i fortsättningen taxitrafik där dispens medgetts från kravet på taxameter och där villkor föreskrivits med stöd av 9 § i förslaget om att uppdrag endast får tas emot via företagets beställningskontor och, som följd härav, att bil som används i trafiken inte får vara utrustad med taxiskylt eller anordning som visar att den är ledig för uppdrag.

I övergångsbestämmelserna anges hur äldre tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare och tyngre fordon samt till turisttrafik gäller efter lagens ikraftträdande.

Krav på tillstånd

3 §

Yrkesmässig trafik enligt denna lag får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

I fråga om trafikhuvudmans rätt att driva linjetrafik finns särskilda bestämmelser i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Första stycket motsvarar 2 kap. 1 § första meningen YTL. Andra stycket motsvarar med viss redaktionell jämkning 1 kap. 1 § andra stycket YTL.

Tillståndsmyndighet

4 §

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

Paragrafen motsvarar 2 kap. 5 § YTL. I och med att behovsprövningen slopas behövs inte längre bestämmelser om överlåtelse av trafiktillstånd.

Trafikansvariga

5 §

I aktiebolag, handelsbolag eller ekonomiska eller ideella föreningar som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (trafikansvariga).

Trafikansvariga är

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.

Paragrafen motsvarar 2 kap. 2 § YTL och 2 kap. 5 § andra stycket YTF.

Enligt 1 kap. 2 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag är

ett kommanditbolag handelsbolag, varför det är onödigt att särskilt nämna kommanditbolag i lagtexten.

Prop. 1987/88:78

Föreskrifter om vem som skall vara trafikansvarig finns nu i 2 kap. 5 § YTF. På *lagrådets* inrådan har dessa föreskrifter i stället tagits upp i lagen.

Tillståndsprövning

6 §

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.

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 respektive föreningen samt

1. verkställande direktör 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.

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 har fått sin redaktionella utformning efter förslag av *lagrådet*. Vissa jämkningar har dock gjorts i förhållande till *lagrådets* förslag.

Första stycket överensstämmer i sak med 2 kap. 3 § första stycket YTL.

Andra stycket upptar bestämmelser om vilka som skall prövas när sökanden är en juridisk person. Den eller de som är trafikansvariga skall då prövas i alla de hänseenden som anges i första stycket. Kravet på yrkeskunnande gäller enbart de trafikansvariga. När det gäller övriga krav skall prövningen avse dels den juridiska personen, dels en bestämd krets av fysiska personer.

I förhållande till gällande rätt har kretsen av dem som skall prövas utökats. Den är emellertid samtidigt begränsad till sådana personer som har ett bestämmande inflytande över verksamheten eller ett på visst sätt beskrivet ekonomiskt intresse i den juridiska personen. Bestämmelserna är i den delen hämtade från 4 kap. 3 § andra stycket konkurslagen (1987:672). Jag har alltså på denna punkt inte följt *lagrådets* förslag att i fråga om styrelseledamöter och styrelsesuppleanter knyta an till den ordning som gäller enligt 35 § 1 a mom. kommunalskattelagen (1928:370). Vid tolkningen av bestämmelsernas närmare innebörd får ledning sökas i förarbetena till konkurslagen (se prop. 1975:6 s. 139 och 198, jfr även LU 1975:12).

Vid avgörande av frågan vilka styrelseledamöter och suppleanter som skall prövas är vissa närståendes ekonomiska intressen i företaget av betydelse.

Frågan om vilka personer som skall anses vara närstående behöver enligt vad *lagrådet* har anfört inte regleras i lagen. Enligt *lagrådet* är det emellertid naturligt att i första hand hämta ledning från 35 § 1 a mom. kommunalskattelagen även när det gäller inbörden av närståendebegreppet.

För egen del anser jag lämpligast att frågan om vilka som i detta sammanhang skall anses som närstående regleras i lag. När det gäller bestämningen av denna krets vidhåller jag ståndpunkten i det remitterade förslaget, nämligen att denna bör omfatta de personer som anges i 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen. Enligt den bestämmelsen anses som närstående äkta makar, syskon, släktingar i rätt upp- eller nedstigande led, besvägade personer i rätt upp- eller nedstigande led eller så att den ene är gift med den andres syskon samt den som på annat sätt står vederbörande särskilt nära.

7 §

Om någon av de personer som anges i 6 § andra stycket byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet.

Paragrafen motsvarar 2 kap. 4 § YTL men har ändrats så att den avser den större personkrets vars lämplighet skall prövas enligt 6 §.

8 §

Tillstånd till linjetrafik får ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som drivs enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Tillstånd får dock ges, om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

Enligt 2 kap. 11 § YTL får tillstånd till linjetrafik ges endast om den sökta trafiken behövs och i övrigt är lämplig. För att linjetrafiken skall få utvecklas under fri konkurrens föreslås att denna prövning av trafikens behövlighet och lämplighet tas bort.

Som jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.2) måste trafikhuvudmännen, som ju har ansvaret för trafikförsörjningen inom länen, även driva linjetrafik som inte är lönsam. Det är nödvändigt att skydda denna trafik och järnvägstrafiken från den konkurrens som kan bli följden av en avreglering.

Beträffande frågan hur prövningen närmare skall gå till får jag hänvisa till vad jag anfört därom i den allmänna motiveringen. Jag vill här tillägga att smärre avvikelser från den prövade trafikuppläggningsen inte bör medföra någon ny skadlighetsprövning. Om däremot tillståndshavaren vill utöka sin trafik med ytterligare turer, måste en ny skadlighetsprövning göras. Närmare bestämmelser om detta kan meddelas av regeringen.

Även om prövningen visar att den sökta trafiken är till skada för den trafik som skall skyddas enligt första stycket bör den ändå kunna tillåtas, om den skulle komma att medföra en avsevärt bättre trafikförsörjning.

Som exempel kan nämnas den situationen att en långväga linje passerar genom flera län på sträckor som trafikhuvudmännen trafikerar. Att bussen stannar på någon ort inom ett län kan innebära en avsevärd förbättring av trafikförsörjningen för vissa resenärer. På motsvarande sätt kan en direktlinje med buss mellan orter där det finns järnvägsförbindelser som kräver byte och tar lång tid anses tillåten enligt andra stycket. Vid prövningen måste naturligtvis alltid göras en avvägning mot risken av att t. ex. järnvägstrafiken på en viss linje måste läggas ner på grund av försämrat trafikunderlag.

9 §

Tillstånd till linjetrafik får förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som anges i 8 §.

Tillstånd till taxitrafik får förenas med villkor om fordonets utrustning och beställning av transporter.

Trafiktillstånd får även i övrigt förenas med villkor, om det finns särskilda skäl.

Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § andra meningen YTL. Paragrafen har utformats i enlighet med vad *lagrådet* har föreslagit.

Som ett led i avregleringen av den yrkesmässiga trafiken har möjligheterna att föreskriva taxa och tidtabell tagits bort. Däremot bör de tillståndsgivande myndigheterna alltjämt få föreskriva villkor för trafiken. Behovet av villkor kan finnas i samband med att tillstånd beviljas till sådan linjetrafik som kan komma att konkurrera med järnvägstrafiken eller med linjetrafik som trafikhuvudmännen driver så att den sökta trafiken inte drivs på annat sätt än som förutsatts vid tillståndsgivningen. Vidare bör tillstånd till taxitrafik kunna förenas med t. ex. villkor av innebörd att beställningar enbart får tas emot från eget beställningskontor och att fordon som används i trafiken inte får vara utrustat med t. ex. skylt som visar att fordonet är ledigt.

I det remitterade förslaget angavs endast att särskilda villkor får föreskrivas i samband med trafiktillstånd. Enligt *lagrådet* är emellertid en så generell regel diskutabel. Det är att föredra om det i lagen ges exempel på vilka villkor som avses. Jag ansluter mig till vad *lagrådet* förordar. I paragrafen anges därför uttryckligen de villkor som vid behov kan meddelas vid tillstånd till linje- respektive taxitrafik. För villkor av annat slag krävs särskilda skäl.

Giltighet av trafiktillstånd, m. m.

10 §

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

Paragrafen motsvarar 2 kap. 6 § YTL. Särskilda skäl för en begränsning av tillståndstiden kan vara att huvudmannatrafiken är under omdaning

11 §

Om statens järnvägar 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.

Denna paragraf, som endast avser linjetrafiktillstånd, hänger samman med att sådana tillstånd med hänsyn till bestämmelserna i 8 § måste kunna omprövas med jämna mellanrum. En begäran om omprövning kan framställas endast av SJ och en trafikhuvudman. Framställs inte en sådan begäran senast ett år före utgången av tioårsperioden eller den kortare tid som tillståndet gäller, fortsätter tillståndet att gälla. Närmare bestämmelser om förfarandet kan meddelas i förordning.

12 §

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

Bestämmelsen motsvarar delvis 1 kap. 5 § YTL. Godstransporter med fordonen kan ske utan samband med persontransporter.

13 §

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

Paragrafen motsvarar 2 kap. 7 § YTL.

14 §

Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar.

Enligt gällande rätt skall transporterådet fastställa taxa för beställningstrafiken för persontransporter med lättare fordon. Som ett led i avregleringen av taxi ingår att taxesättningen skall bli fri. Det är ett konsumentintresse att taxan är känd före färden och att den inte kan ändras under denna. Därför föreskrivs en skyldighet för tillståndshavaren att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar. Detta kan lämpligen ske genom att uppgift om taxan anslås på ett tydligt sätt i

fordonet. Den kan också meddelas på annat lämpligt sätt, t. ex. genom en beställningscentral.

Prop. 1987/88:78

Återkallelse av tillstånd

15 §

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.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 1 § YTL.

Förevarande paragraf i det remitterade förslaget (3 kap. 1 §) anslöt mycket nära till de nuvarande bestämmelserna med det tillägget att missförhållanden även i annan rörelse som tillståndshavaren driver skulle beaktas.

Lagrådet har anfört bl. a. följande.

Förslaget innebär att det, i likhet med gällande ordning, är utan betydelse för tillståndets giltighet om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarlig personlig brottslighet. Däremot skall enligt 2 kap. 3 § en sökandes personliga skötsamhet och ekonomiska förhållanden ingående prövas innan trafikstillstånd kan meddelas. Det gäller både en enskild sökande och, om sökanden är en juridisk person, den som enligt lagrummets andra stycke skall prövas särskilt.

Det huvudsakliga syftet med de remitterade förslagen är en fortsatt avreglering av den yrkesmässiga trafiken. Som en konsekvens av detta har reglerna om lämplighetsprövningen vid tillståndsgivningen föreslagits bli skärpta. Bland annat mot den bakgrunden synes det anmärkningsvärt att personlig misskötsamhet är utan betydelse för tillståndets fortsatta giltighet. En personlig misskötsamhet torde i en del fall, t. ex. rattfylleri, kunna ha större negativ betydelse för yrkestrafiken än missförhållanden inom ramen för en rörelse. Den föreslagna ordningen strider också mot den naturliga principen att tillstånd skall kunna återkallas i de situationer då förutsättningarna för meddelande av tillståndet inte längre föreligger. 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, trafiknykterhetsbrott och ekonomisk misskötsamhet (se socialstyrelsens allmänna råd SoSFS 1982:86; jfr också prop. 1981/82:143 s. 82 ff). Ett motsvarande synsätt bör gälla i fråga om återkallelse av trafikstillstånd.

Enligt lagrådets mening bör också förutsättningarna för meddelande av varning i paragrafens andra mening ändras något, så att den myndighet som prövar frågor om varning ges större frihet. Det får bl. a. 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.

Jag kan i sak ansluta mig till lagrådets ståndpunkt. Enligt min mening bör emellertid i enlighet med vad som föreslogs i remissen uttryckligen anges att missförhållanden i annan rörelse kan medföra återkallelse.

Jag vill dock tillägga att bedömningen i samband med tillståndsgivningen kan komma att bli strängare än i samband med återkallelseprövningen. Detta torde f.n. vara fallet vid tillämpningen av lagen (1977:212) om handel med drycker. I samband med tillståndsgivningen saknar myndigheten som regel möjlighet att bedöma vilken uppgift inom trafikrörelsen t. ex. en styrelseledamot kommer att få. Däremot är det möjligt för myndigheten att när rörelsen är i gång bedöma i vad mån ett visst uppträdande kan få betydelse för trafiken.

16 §

Trafiktillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

Paragrafen överensstämmer med 3 kap. 2 § YTL.

17 §

Trafiktillstånd kan återkallas, om det vid prövning enligt 7 § framgår att någon av de personer som prövningen avser är olämplig.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 3 § YTL.

18 §

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

Paragrafen motsvarar 3 kap. 4 § YTL.

Tillsyn

19 §

De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

I den nu gällande lagens 1 kap. 2 § föreskrivs att de myndigheter som ger trafiktillstånd även skall verka för att en tillfredsställande trafikförsörjning uppnås.

Eftersom tillståndsprövningen inte längre skall vara förenad med behovsprövning blir de tillståndsgivande myndigheternas möjligheter att påverka trafikförsörjningen begränsade. Trafikhuvudmannen ansvarar redan nu för den lokala och regionala linjetrafiken på väg. Lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik föreslås vidare bli ändrad på så sätt att trafikhuvudmännen får ett övergripande ansvar även för

taxitrafiken. De tillståndsgivande myndigheternas ansvar för trafikförsörjningen kan därför tas bort.

Prop. 1987/88:78

20 §

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

Paragrafen motsvarar 1 kap. 3 § YTL.

Ansvarsbestämmelser

21 §

Den som driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd skall dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet skall dömas till böter.

Paragrafen motsvarar 4 kap. 1 § YTL.

Ansvarsbestämmelsen i andra stycket föreslås bli ändrad med anledning av att möjligheten att föreskriva taxa och tidtabell tas bort och att trafikeringsplikten slopas.

22 §

Har 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 skäligen anledning att anta att tillstånd saknades.

Paragrafen motsvarar 4 kap. 2 § YTL. Enligt gällande lag omfattar det s. k. transportköparansvaret dem som yrkesmässigt har slutit avtal om transportens utförande och när det gäller godstransporter även dem som i övrigt slutit sådant avtal. Anledning saknas att göra skillnad på dem som anlitar person- eller godstransporter. Här föreslås att transportköparansvaret endast skall gälla den som yrkesmässigt köper transporter.

För att ansvar skall inträda enligt den nuvarande bestämmelsen krävs att transportköparen antingen kände till att tillstånd saknades eller att han inte förmår bevisa att han gjort vad som skäligen kan begäras av honom för att undersöka om det förelåg något hinder mot transportens utförande.

Även i fortsättningen bör ansvaret omfatta den som slutit avtal med vetskap om att tillstånd saknades. Däremot finns det enligt min mening inte tillräcklig anledning att behålla den nuvarande regeln om en uttrycklig undersökningsplikt och omvänd bevisbörda med avseende på denna. Den straffbara oaktsamheten bör i stället omfatta den situationen att transportköparen hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades (jfr t. ex. 9 kap. 7 § brottsbalken).

23 §

Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.

Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

Paragrafen motsvarar 4 kap. 1 § YTL.

24 §

Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

Paragrafen överensstämmer med 4 kap. 2 § YTL.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989, då yrkestrafiklagen (1979:559) skall upphöra att gälla.

Som jag anført i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.8) bör lagen i sin helhet träda i kraft den 1 januari 1989 trots att vissa särbestämmelser för taxi behövs fram till utgången av juni 1990. Dessa bestämmelser har tagits upp under punkt 4.

Det kan diskuteras om bestämmelsen i 14 § om skyldighet för den som har tillstånd till taxitrafik att före färden låta passagerare få kännedom om tillämpad taxa bör sättas i kraft redan nu. Bestämmelsen innebär i praktiken att tillståndshavaren skall ha ett anslag i bilen med uppgift om taxan.

Så länge det finns en rikstäckande maximitaxa (jfr punkt 4 a) får emellertid anses att denna skyldighet är fullgjord genom att taxameteren är påslagen. Avvikelser från rikstaxan kan för övrigt ske endast till kundens förmån. Jag anser därför att 14 § kan sättas i kraft samtidigt med övriga bestämmelser i lagen.

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

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

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

Tillstånd till godstrafik och till linjetrafik som meddelats enligt den äldre lagen får utan vidare anses som motsvarande tillstånd enligt den nya lagen. Därutöver måste anges vad tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med tyngre resp. lättare fordon och turisttrafik skall anses motsvara. Bestämmelser om detta har tagits upp i första stycket av denna punkt.

Ett turisttrafikstillstånd kan omfatta såväl tyngre som lättare fordon, dvs. bussar resp. personbilar. Av andra stycket framgår att ett tillstånd som innefattar rätt att använda personbil skall i den delen anses som tillstånd till taxitrafik. Av tillståndet följer regelmässigt att det inte innefattar rätt att bedriva konventionell taxitrafik. Begränsningar av det slaget skall fortfarande gälla. Detta framgår också av andra stycket.

I tredje stycket har tagits upp en bestämmelse om tillstånd till linjetrafik som har meddelats enligt äldre lag. Enligt 11 § i den nya lagen kan ett linjetrafikstillstånd omprövas efter tio år. Motsvarande bör gälla i fråga om äldre tillstånd. Tiden bör då räknas från ikraftträdandet. Av punkt 3 följer att om ett äldre tillstånd är tidsbegränsat, den begränsningen fortfarande skall gälla.

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

I denna punkt behandlas olika villkor som kan ha föreskrivits i ett äldre tillstånd. I princip upphör dessa att gälla vid ikraftträdandet. Detta gäller t. ex. en föreskrift om att i den aktuella trafiken får användas endast fordon av viss storlek eller antal.

De föreskrifter, som fortfarande skall gälla är dels tidsbegränsningar, dels, såvitt avser tillstånd till beställningstrafik för persontransporter med lättare fordon, föreskrifter som har avseende på viss näringsverksamhet, t. ex. hyrverksrörelse, eller vissa transporter, t. ex. skolskjutsning. Beträffande hyrverksrörelse kan som exempel på en sådan föreskrift nämnas villkoret att beställning av tjänster endast får ske via tillståndshavarens beställningskontor. Övriga villkor och begränsningar i fråga om taxitrafik gäller till utgången av juni 1990. Som exempel kan nämnas begränsningar i antalet fordon som får användas i trafiken. Om tillståndet är förenat med sådana villkor eller begränsningar och tillståndshavaren vill utvidga sin verksamhet, får han alltså söka ett nytt tillstånd.

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

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

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

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

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

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

I denna punkt tas under a) – e) upp de särskilda bestämmelser som skall gälla i fråga om taxitrafik fram till utgången av juni 1990. Littera a) motsvarar 2 kap. 17 § och 1 § andra meningen YTL, b) och c) 2 kap. 20 och 21 §§ samt d) 1 kap. 8 § YTL. Littera e) motsvarar 4 kap. 1 § andra stycket YTL i den mån den bestämmelsen saknar motsvarighet i den nya lagen. De angivna bestämmelserna gäller utöver bestämmelserna i den nya lagen och ersätter alltså inte dessa.

5. Kommuner, landstingskommuner eller kommunala trafikföretag som har tillstånd till linjetrafik får fram till utgången av juni 1989 anlita någon som har tillstånd till taxitrafik eller beställningstrafik med buss för att utföra trafiken. I sådana fall får den som anlitas utföra linjetrafiken med stöd av något av dessa tillstånd. Detsamma gäller sådana kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

Denna punkt motsvarar 2 kap. 14 § första stycket YTL. Enligt bestämmelserna där har bl. a. kommuner, kommunala trafikföretag och länstrafikföretag med tillstånd till linjetrafik rätt att anlita en entreprenör utan linjetrafiktillstånd för att driva trafiken. Entreprenören måste emellertid ha tillstånd till beställningstrafik.

Enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik upphör meddelade linjetrafiktillstånd som inte överskrider en länsgräns att gälla, med vissa undantag, vid utgången av juni 1989. Trafikhuvudmannen får då driva linjetrafik utan krav på trafiktillstånd och får därvid anlita en entreprenör som skall ha antingen ett s. k. kollektivtrafiktillstånd eller tillstånd till beställningstrafik till persontransporter eller till linjetrafik. Huvudmannens rätt att driva trafik utan trafiktillstånd gäller även ett för ändamålet särskilt bildat aktiebolag som är helägt av landstinget och kommunerna.

Det finns inte någon anledning att efter den 1 juli 1989 behålla föreskrifterna om rätten för de olika rättssubjekt som anges i 2 kap. 14 § YTL att anlita entreprenörer utan linjetrafiktillstånd för att driva trafiken. Fram till dess bör emellertid nuvarande bestämmelser behållas.

I 2 kap. 14 § andra stycket YTL finns bestämmelser för det fallet att kommunen, landstinget m. fl. har fått tillstånd även till turistrafik i anslutning till linjetrafiktillståndet. Avsikten med den bestämmelsen är att fordonsparken skall kunna utnyttjas bättre om fordonen också får användas i turisttrafik. Vid en avreglering saknas anledning att ha kvar en motsvarande bestämmelse.

6. Har före den nya lagens ikraftträdande ett trafiktillstånd återkallats enligt 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1979:559) eller har ett dödsbo före ikraftträdandet begärt inlösen enligt 3 kap. 8 § samma lag, skall de äldre

bestämmelserna om inlösen fortfarande gälla. Ett dödsbo kan vidare fram till utgången av juni 1990 begära inlösen enligt 3 kap. 8 §, om den avlidne har haft taxitrafik som huvudsaklig sysselsättning. Även i sådant fall gäller äldre bestämmelser om inlösen.

I 3 kap. 5 § YTL finns bestämmelser om att ett redan meddelat tillstånd kan återkallas i samband med att ett nytt tillstånd beviljas, om åtgärden syftar till att främja trafikförsörjningen. En ny tillståndshavare är då enligt 3 kap. 7 § skyldig att lösa in fordon och andra tillgångar som använts i rörelsen. Även i det fallet att en tillståndshavare dör kan en ny tillståndshavare vara skyldig att lösa in fordon som har använts i rörelsen, 3 kap. 8 § YTL.

Bestämmelserna om inlösen har inte någon motsvarighet i den nya lagen. Om beslut om återkallelse enligt 3 kap. 5 § har meddelats eller inlösen begärts före den nya lagens ikraftträdande bör emellertid förfarandet ha sin gång och sålunda äldre bestämmelser om inlösen fortfarande gälla. Första meningen innehåller en bestämmelse om detta.

När det gäller taxitrafiken försvinner behovsprövningen den 1 juli 1990. Övervägande skäl talar för att möjligheten för ett dödsbo att begära inlösen enligt 3 kap. 8 § YTL av taxifordon skall finnas kvar till dess. Bestämmelser om detta har tagits upp som andra och tredje mening.

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

Bestämmelsen innehåller en sedvanlig bestämmelse om verkan av hänvisningar i annan lagstiftning till bestämmelser i YTL.

5.2 Förslaget om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

1 §

I enlighet med vad jag angett i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.3.2) har förevarande paragraf ändrats så att huvudmannen får ansvar för all kollektivtrafik.

1 a §

Denna nya paragraf har motiverats utförligt i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.6).

2 §

Ändringen i förevarande paragraf har motiverats i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.3.1).

Ändringarna av 1 och 2 §§ bör träda i kraft samtidigt med den nya yrkestrafiklagen, dvs. den 1 januari 1989. Den nya 1 a § bör däremot inte träda i kraft förrän i samband med taxireformen, dvs. den 1 juli 1990.

1 kap.

1–3 §§

De nuvarande bestämmelserna i 2 och 3 §§ har ersatts av ett tillägg till 1 §. Efter mönster av 1 § andra stycket i den nya yrkestrafiklagen har i 2 § tagits upp en bestämmelse om vad som menas med bil och terrängmotorfordon.

2 kap.

2 §

Jag har i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.7) förordat att det införs ett krav på utbildning för dem som etablerar sig som biluthyrare. I första stycket har därför förts in ett krav på yrkeskunnande. Vidare har bestämmelsen anpassats till 6 § i den nya yrkestrafiklagen.

I 6 § andra och tredje styckena den nya yrkestrafiklagen har tagits upp bestämmelser om den personkrets som skall lämplighetsprövas när sökanden är en juridisk person. Enligt andra stycket av förevarande paragraf skall de bestämmelserna gälla i tillämpliga delar när det gäller tillstånd till uthyrningsrörelse.

När ett trafiktillstånd innehas av en juridisk person skall det alltid finnas en eller flera personer som har ansvaret för trafikutövningen. Endast dessa berörs av kravet på prövning av yrkeskunnandet. I uthyrningsverksamhet finns det inte någon direkt motsvarighet till sådana personer. Prövningen av yrkeskunnandet får i stället avse den som rent faktiskt ansvarar för uthyrningsverksamheten, t. ex. en verkställande direktör eller styrelseledamot. I företag med flera kontor bör prövningen avse den som förestår det lokala kontoret.

3 §

Paragrafen innehåller för närvarande en bestämmelse om behovsprövning av tillstånd till bussuthyrning. I enlighet med vad jag tidigare har anfört skall den bestämmelsen utgå. I stället har tagits upp en bestämmelse motsvarande 7 § i den nya yrkestrafiklagen.

3 kap.

1 §

I den allmänna motiveringen (avsnitt 3.7) har förordats att ett tillstånd bör kunna återkallas även när det i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren bedriver har förekommit missförhållanden som medför att tillståndshavaren inte längre kan anses lämplig att fortsätta verksamheten (jfr 15 § i den nya yrkestrafiklagen). I enlighet härmed har gjorts ett tillägg till förevarande paragraf.

Denna nya paragraf har sin motsvarighet i 17 § i den nya yrkestrafiklagen.

Ikraftträdande m. m.

Lagändringarna bör träda i kraft samtidigt med yrkestrafiklagen, dvs. den 1 januari 1989. Några övergångsbestämmelser torde inte behövas.

5.4 Förslaget om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

1 §

Paragrafen motsvarar 3 § första stycket gällande lag. Den har, liksom 2 och 3 §§, utformats efter förslag av *lagrådet*.

Eftersom bestämmelserna i förevarande paragraf föreslås träda i kraft den 1 juli 1989 är den nuvarande tidsbestämningen överflödig.

2 §

Paragrafen motsvarar närmast 3 § andra stycket i nu gällande lag.

Som jag framhållit i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.3.) finns det ett behov av länsgränsöverskridande huvudmannatrafik i åtskilliga fall. Enligt 3 § andra stycket i förevarande lag fanns möjlighet för regeringen att fram till utgången av juni 1986 meddela beslut om rätt för trafikhuvudmannen att utföra sådan trafik utan linjetrafiktillstånd. En liknande möjlighet bör nu införas på nytt. Skillnaden mot beslut enligt nuvarande lydelse är främst att beslutet skall avse trafik på bestämda linjer och inte inom bestämda områden i det angränsande länet.

Av ordalydelsen följer att det skall röra sig om trafik mellan två län. Det är alltså inte meningen att trafikhuvudmannen skall kunna driva trafik på en linje från ett län genom det egna länet in i ytterligare ett län (jfr prop. 1984/85:16 s. 56).

Vidare föreslås att beslut om sådan trafik skall kunna meddelas även av annan myndighet än regeringen. Avsikten är att beslutsbefogenheten skall läggas på transportrådet.

3 §

Paragrafen motsvarar 2 § första stycket i gällande lag.

4 §

När en trafikhuvudman får rätt att driva länsgränsöverskridande trafik bör, som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.3.), redan meddelade tillstånd till linjetrafik som avser den aktuella linjen upphöra att gälla. För att tillståndshavaren skall få tid att anpassa sig till den nya situationen bör

trafiktillståndet upphöra och huvudmannens rätt inträda först två år efter det att beslutet vunnit laga kraft.

Av andra stycket framgår att trafikhuvudmannens rätt kan inträda dessförinnan om ett inlösenförfarande då har slutförts.

I samband med prövningen av en ansökan från en trafikhuvudman om att få bedriva länsgränsöverskridande trafik bör givetvis yttrande inhämtas från innehavare av trafiktillstånd, som kommer att upphöra om ansökningen beviljas. I varje beslut bör tas in bl. a. uppgifter om vilka tillstånd som upphör att gälla till följd av beslutet och tidpunkten härför samt vad som gäller i fråga om inlösen. Bestämmelser om detta kan meddelas i förordning.

5 §

I nuvarande 5 § i lagen finns en hänvisning till bl. a. 3 § andra stycket. Denna bestämmelse återfinns i förslaget i 2 §.

6 §

Ändringen är en följd av att behovsprövningen tas bort för den yrkesmässiga trafiken. Därvid kommer endast kravet på lämplighet att kvarstå för den som söker trafiktillstånd. Något behov av de särskilda kollektivtrafiktillstånden kommer då inte att finnas. Enligt 8 § i gällande lag har den vars linjetrafiktillstånd upphör den 1 juli 1989 rätt erhålla kollektivtrafiktillstånd. Efter denna tidpunkt upphör möjligheten att meddela sådana tillstånd. I övergångsbestämmelserna bör dock tas upp en bestämmelse motsvarande 8 §. Vidare bör klargöras att innehavare av kollektivtrafiktillstånd har rätt att även fortsättningsvis utnyttja sitt tillstånd. Med tillstånd till persontransporter avses även kollektivt trafiktillstånd.

7–10 §§

Eftersom kollektivtrafiktillstånd i princip inte skall kunna meddelas efter den 1 juli 1989 blir nuvarande bestämmelser i 7-9 §§ överflödiga. Några beslut av länsstyrelser enligt 4 § första stycket andra meningen kommer inte heller att kunna meddelas annat än övergångsvis. Beslut av transportrådet överklagas till regeringen om inte något annat föreskrivs. Inte heller 10 § behövs därför i fortsättningen.

Som jag nämnt i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.1) avser jag att se över frågan om instansordningen i yrkestrafiklagstiftningen.

Som en ny 7 § har tagits upp ett bemyndigande för regeringen eller annan myndighet att meddela ytterligare föreskrifter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Punkt 1. Ändringarna i 6 och 7 §§ bör träda i kraft samtidigt med den nya yrkestrafiklagen, dvs. den 1 januari 1989. Övriga ändringar kan emellertid

inte träda i kraft förrän trafikhuvudmännens trafikeringsrätt inträder den 1 juli 1989.

Punkt 2. I 6 § finns bestämmelser om kollektivtrafiktillstånd. Eftersom ändringen av den paragrafen träder i kraft redan den 1 januari 1989 men möjligheten att meddela sådana tillstånd måste kvarstå till utgången av juni samma år behövs en särskild övergångsbestämmelse om detta.

7 § i sin nuvarande lydelse upphör att gälla den 1 januari 1989. Hänvisningarna i paragrafen till nuvarande yrkestrafiklag bör ersättas med hänvisningar till den nya yrkestrafiklagen. Vidare bör klargöras att kollektivtrafiktillstånd gäller även efter den 1 juli 1989. De bör emellertid avvecklas så snart som det inte längre finns något behov av dem. Detta följer av punkt 4.

Punkt 3. Som jag nämnde i anslutning till 6 § bör möjligheten att meddela kollektivtrafiktillstånd inte finnas kvar efter den 1 juli 1989. Undantagsvis kan det emellertid bli aktuellt att efter den tidpunkten meddela sådana automatiska kollektivtrafiktillstånd som anges i 8 §. En bestämmelse motsvarande 8 § har tagits upp i förevarande punkt.

Punkt 4. I fråga om denna punkt får jag hänvisa till vad jag anfört i anslutning till punkt 2.

Punkt 5. Eftersom 10 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989 behövs en särskild övergångsbestämmelse om överklagande av beslut som har meddelats dessförrinnan. Bestämmelsen tar närmast sikte på beslut som har meddelats enligt 4 § första stycket andra meningen (jfr 4 § tredje stycket). Även prövningen skall ske enligt äldre bestämmelser.

5.5 Förslaget om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden

Den föreslagna yrkestrafiklagen saknar motsvarighet till bestämmelserna i den nuvarande om inlösen av tillgångar som används i trafikrörelser, för vilka trafiktillstånden återkallats (3 kap. 5 och 7 §§). Buss- och taxivärderingsnämnden kommer därför endast övergångsvis att handha ärenden av denna typ. De bestämmelser som tar sikte på inlösen enligt 3 kap. 7 § nuvarande yrkestrafiklag har därför utgått.

Genom ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik föreslås trafikhuvudmännen få rätt att driva viss linjetrafik över länsgränserna. Denna ändring har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.3.3) och i förslaget om ändring i 1985 års lag (avsnitt 5.4). Ändringen i 3 § förevarande lag är till viss del en följd härav.

Om ett beslut om återkallelse enligt 3 kap. 5 § nuvarande yrkestrafiklag har meddelats före ikraftträdandet, gäller fortfarande bestämmelserna om inlösen i 3 kap. 7 § samma lag (jfr punkt 1 övergångsbestämmelserna till yrkestrafiklagen). Även bestämmelserna i förevarande lag om inlösen i dessa fall bör då fortfarande gälla. Motsvarande bör gälla i fråga om inlösen enligt 5 § lagen om rätt att driva viss linjetrafik i lagens lydelse före nu aktuella ändringar.

I fråga om denna lagändring får jag hänvisa till vad jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.8)

6 Hemställan

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

dels de av lagrådet granskade förslagen till

1. yrkestrafiklag,
2. lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik,
3. lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning,
4. lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
5. lag om ändring i lagen (1985:450) om buss- och taxivärderingsnämnden,

dels förslaget till

6. lag om ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

7 Beslut

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

Sammanfattning av promemorian (Ds K 1987:8)

Avreglering av taxi

Det övergripande målet för den statliga trafikpolitiken är enligt 1979 års trafikpolitiska beslut att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta förutsätter en effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel. Effektiviteten främjas enligt beslutet bäst av konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället drar upp.

Den översyn av trafikpolitiken som pågår inom kommunikationsdepartementet och där avsikten är att förelägga riksdagen en proposition under 1988, innefattar även de bestämmelser som reglerar taxitrafiken samt viss del av busstrafiken. En utgångspunkt för detta arbete är riksdagens beslut hösten 1986 med anledning av regeringens proposition 1986/87:5 om vissa yrkestrafikfrågor. I denna proposition anges inriktningen av det fortsatta reformarbetet inom yrkestrafiken. Det framhålls att grundtanken bör vara fri konkurrens i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar. Avsikten är att genom översynsarbetet få fram underlag för en generell förändring av trafikens reglering för att främja en högre effektivitet och en ökad kundservice.

De trafikformer som behandlas i denna promemoria är taxitrafik, beställnings- och turisttrafik med buss samt hyrverk. Även uthyrning av bussar berörs. I promemorian ges en beskrivning av utvecklingen allmänt av yrkestrafiklagstiftningen fram till åren 1978 och 1979, då det senast ägde rum mera betydande ändringar i villkoren för buss- och taxitrafiken. Ändringar som därefter vidtagits i bestämmelserna beskrivs, liksom nuvarande lagstiftning för yrkestrafiken och uthyrningsverksamhet.

En viktig utgångspunkt för villkoren för den yrkesmässiga persontrafiken är omfattningen av de samhällsbetalda resorna. För taxis del var den totala omsättningen år 1984 ca 3 200 milj. kr. Härav svarade det allmänna genom staten, landstingen och kommunerna för ca 1 700 milj. kr. eller drygt hälften av taxis intäkter. Det faktum att det allmänna svarar för en så stor andel av taxis inkomster gör att situationen i Sverige är unik jämfört med andra länder.

Även busstrafiken bedrivs med betydande tillskott från det allmänna. Det gäller dels den beställningstrafik med bussar, ofta ägda av taxiföretag, som sker i form av skolskjutsning och färdtjänst, dels linjetrafik under ansvar av trafikhuvudmannen i resp. län. Underskottet i denna sistnämnda trafik, inklusive viss spårbunden trafik, var år 1986 ca 5 000 Mkr.

Vad gäller taxinäringens ekonomi kan en hänvisning göras till en utredning utförd av statens pris- och kartellnämnd. Enligt utredningen har näringen ingen hög lönsamhet även om likviditet och soliditet är tillfredsställande. Lönsamheten visar vidare upp en splittrad bild där de stora företagen med minst sju taxitillstånd framstår som de effektivaste i branschen. Vid skatte- och taxeringsrevisioner av företag i taxibranschen har

dock uppmärksamhets fall som tyder på att redovisade intäkter varit för låga. Till följd härav kan det ibland vara svårt att helt korrekt uppskatta lönsamheten.

Vad gäller *taxitrafiken* konstateras att taxi har en viktig uppgift i trafikförsörjningen. Taxibilen är att se som det individuella transportmedlet inom kollektivtrafiken. Dimensionerad för ett fåtal personer och högt standardiserad står den dygnet runt till förfogande för körning från dörr till dörr nära nog oberoende av adress. Resan kan i regel komma till stånd med kort varsel.

Befordringsavgiften är ungefärligen känd i förväg. Den följer av fastställd taxa och redovisas på taxameter både under resans gång och vid slutpunkten. Resenären utgår från att taxiföraren godtar beställningen och inte sovrar efter lönsamheten.

Liksom för andra tjänster får allmänheten emellertid räkna med att utbudet är begränsat. Det måste på ett eller annat sätt anpassas till ett normalt trafikunderlag. Övuntade toppar går inte att helt bemästra. Ofta beror emellertid bristerna på en alltför snål dimensionering från branschens sida, mer eller mindre i hägn av den statliga regleringen på området.

Taxitrafiken har sedan länge karaktäriserats av långtgående *regleringar*. För taxitrafik krävs särskilda trafikillstånd. Dessa är behovsprövade, dvs. de ges endast om den avsedda trafiken behövs och anses lämplig. Tillstånd utfärdas av länsstyrelserna som också fastställer kommenderingsplaner för trafiken. Dessa planer upprättas inom taxi efter samråd med transportarbetareförbundet och anger utehållningen av bilar vid olika tider inom ett trafikområde. I trafikområdet, som i allmänhet är en kommun, skall finnas en beställningscentral gemensamt för ett eller flera trafikområden. En taxa som inte får överskridas fastställs av transportrådet. Inom taxibranschen finns ofta en rad interna regler och reglementen, som kan vara detaljerade och som styr medlemmarnas verksamhet.

Mot de motiv för regleringen som finns får ställas de nackdelar som följer av en hårt reglerad näring. Servicecandan beskärs. Med taxiföreningarna som huvudmän för centralerna tillkommer de beslutssvårigheter som visat sig prägla företagsformen. En reell konkurrens går sett från allmänhetens synpunkt svårligen att åstadkomma utan serviceinriktade, konkurrerande beställningscentraler.

Utjämnningen av avgifter och bilutbud åstadkoms i taxiregleringen genom maximitaxan kombinerad med kommenderingsplaner och trafikeringsplikten i övrigt. Instrumenten är trubbiga. Med blick på förtjänstmöjligheter avviker främst i de största städerna taxiägarna från kommenderingsplanerna. Bilutbudet blir annat än planerat, mestadels påtagligt mindre. Trafikeringsplikten kan försummas också genom sållning av beställda körningar.

Det övergripande motivet för en statlig avreglering av taxi är att det nuvarande regelsystemet kan anses strida mot *principerna om fri etablering och konkurrens* som gäller för *näringspolitiken* i vårt land. Att taxibranschen förutsätter vissa fasta regler för att fylla sin roll i trafikförsörjningen är inte självklara skäl för statliga ingrepp i näringsfriheten. De syften som ligger bakom regleringen har därtill visat sig svåra att nå. Det är i praktiken ogörligt att med administrativa åtgärder styra en bransch mot

effektivitet och god kundservice. Verkningarna blir lätt de motsatta. I skydd av regleringen har taxibranschen med dess tyngdpunkt på enbilsägare kunnat slå vakt om skrämmässiga intressen.

Nya idéer och initiativ får inte det spelrum som behövs för att föra taxinäringen framåt. Även om vissa resultat uppnåtts de senaste åren är utvecklingen på många håll trög.

Slutsatsen blir att näringen behöver en helt annan *företagsekonomisk frihet*. En ökad frihet måste emellertid kombineras med vissa *grundläggande krav från samhällets sida*.

Konkurrensen inom näringen bör sålunda ske på lika villkor, vilket förutsätter bl. a. att

- lämplighetsprovningen behålls och skärps
- det sker en fortlöpande uppföljning av lämpligheten
- det finns kvittoskrivande och registrerande taxametrar
- behovsprovningen för hyrverk tills vidare behålls
- det sker en näringspolitisk och konsumentpolitisk övervakning
- beställnings- och uppdragsverksamheten fungerar på ett tillfredsställande sätt, både med hänsyn till en god kundservice och till effektiviteten inom näringen.

Det ligger också redan i *branschens intresse* att upprätthålla de regler som taxiverksamheten förutsätter. Etableringsfrihet vad gäller såväl antalet företagare som insatta bilar bör stimulera effektiviteten. Konkurrensen får avgöra service och taxenivå. Privaträttsliga avtal kan ersätta administrativ styrning. Beställningscentraler i aktiebolags- eller annan företagsform bör använda sig av avtal med anslutna taxiägare om utehållning av bilar m. m. Sanktioner mot bristande disciplin – till den del sådana fortfarande behövs – kommer att kunna ske snabbt och utan myndighetsinsatser.

Ett *konsumentintresse* är att den taxa som tillämpas skall kunna vara känd av kunden innan taxiresan börjar. Taxan skall heller inte kunna förändras under transporten. Det föreslås att taxan skall vara anslagen i varje fordon som används i trafiken.

Också framdeles bör taxibranschen vara föremål för en *närings- och konsumentpolitisk övervakning*. Det gäller SPK, NO och konsumentverket, alltefter myndigheternas instruktion.

Det omedelbara samhällsansvaret för en god taxiservice förutsätts åvila kommunerna, dvs. i detta sammanhang både *primärkommuner* och *landstingskommuner*. De insatser som kan visa sig befogade bör ligga så nära konsumenterna som möjligt. Beslut som i huvudsak berör lokala och regionala intressen bör mera konsekvent läggas på kommun- och länsnivå. Det kan tillfogas att redan det förhållandet att kommunerna står för en avgörande del av taxibranschens inkomster motiverar en sådan ordning.

En statlig avreglering bör kunna göra det till rutin för kommunerna att tillämpa *avtalsförfarande för skolskjutsning och färdtjänst*. Det kommunala upphandlingsreglementet går att tillämpa. Utbudet blir inte på samma sätt som nu låst till en motpart. Även enskilda trafikföretag kan lämna in anbud. Anbudet bör kombinera avgifter och servicenivå. De bör också omfatta de anspråk på samordning, t. ex. i form av samåkning och andra villkor för färdtjänsten, som krävs för att till lägsta kostnad nå en given

service. I sin tur kan detta föra fram till önskemål om organisationen av beställnings- och trafikledningsfunktionerna lokalt eller regionalt, t. ex. genom TaxiTel-systemet.

För de samhällsbetalda taxiuppdragen men också för privatesorna bör det övergripande målet vara att taxi kan uppvisa *god tillgänglighet, god service* och att transporterna kan ske till *rimliga priser*. Detta förutsätter en *god effektivitet* inom näringen.

Kommunernas vilja till engagemang ligger alltså som förutsättning bakom förslagen om en statlig avreglering av taxiverksamheten. Detta kan ses som ett egenintresse men också som ett uttryck för det allmänna ansvar som kommuner och landsting har för trafikförsörjningen. Samtidigt gäller att – med den prägel som branschen fått av den långtgående regleringen – det särskilt måste beaktas behovet av övergångsåtgärder.

En statlig avreglering skapar *en ny situation för taxinäringen*. Det kan då finnas anledning att försöka ange olika tänkbara utvecklingsvägar. En tillfredsställande utveckling kan vara att etableringsfriheten allmänt stimulerar effektiviteten. Nya affärsidéer får ett brett spelrum. Marknaden vidgas t. ex. genom att taxi tar på sig i än större utsträckning nya trafiktjänster, t. ex. budtransporter. Företagsekonomiska överväganden avgör omfattningen av stordrift. Konkurrensen för med sig förbättrad service till fortfarande rimliga priser. Bilutbudet blir så stort att resebehoven utan uppdrivna meravgifter blir tillgodosedda på också obekvämt arbetstid och på udda platser. Bolagsbildning och privaträttsliga avtal mellan beställningscentralerna och taxiägarna underlättar effektivitetssträvandena inom branschen utan att för den skull beskära konkurrensen.

Utanför storstadsområdena kan dock nyetablerandet bli ringa. Konkurrensen kan bli begränsad och risk för monopolsituationer kan uppstå, framför allt i glesbygder. Å andra sidan medför förhandlingssituationen vid köp av samhällsbetalda resor att det avtalsvägen går att åstadkomma att *även fortsättningsvis privatesor i glesbygden kan ske med god tillgänglighet till taxi och till rimliga respriser*. Detta blir en viktig kommunal uppgift.

I områden med stort trafikunderlag för icke avtalsbundna transporter kan det ske en omfattande nyetablering med ökad konkurrens och förbättrad effektivitet, såvida inte två "hotbilder" förverkligas.

Den ena skulle bestå i att taxiägarna "sluter leden" och ersätter regleringen med skärpta egna bestämmelser. Exempel på sådana skulle kunna vara höga abonnemangsavgifter till beställningscentralen. Kunderna skulle kunna få höjda avgifter, t. ex. under OB-tid. Minskat antal bilar under OB-tid skulle kunna uppstå. En omotiverat stor vikt skulle komma att läggas vid större kunder, medan allmänhetens resor skulle komma i bakgrunden.

Också en motsatt bild går att teckna som innebär att avregleringen splittrar branschen. Taxiägarna skulle kunna söka minimera kostnaderna för uppdragsförmedlingen. De räknar med att de besparingar som de då gör blir större än som följer med ett sämre utnyttjande av bilarna. I de större tätorternas centrala delar blir det lätt och i frekvent trafikerade relationer kanske också billigt att få bilar på gatan och vid taxistolpar. Förorterna och landsbygden skulle däremot få sämre service eller alternativt avsevärt

höjda reskostnader. Uppdragsförmedlingen urholkas. De taxiägare som vill kvarstå i beställningscentralerna skulle kunna få starkt ökade avgifter. Möjligheterna till telefonbeställningar skulle komma att försämrats därför allt mer.

Av de båda skisserade negativa utvecklingsvägarna är den första mindre sannolik. Den ökade konkurrensen medverkar till att slå sönder eventuella monopolbildningar. Däremot bör samhället ha en viss beredskap så att inte uppdragsförmedlingen urholkas.

Det får således bedömas som angeläget att *ett säkerställande av beställningsfunktionen* kan ske vid en avreglering av taxi i form av ett slopande av behovsprövning, trafikeringsplikt, taxefastställelse och trafikeringsområde. En förutsättning för avregleringen skulle alltså vara att någon form av garanti ges för att beställningsverksamheten och uppdragsförmedlingen även fortsättningsvis kan ske på ett godtagbart sätt.

Huvudförslaget innebär att i princip slopa de olika regleringsmomenten från år 1990. Med den tid trafikhuvudmän och kommuner därigenom har på sig och de förberedelser som redan gjorts bör intill dess i åtskilliga län ha skapats förutsättningar för en framtida tillfredsställande taxiservice. Några tvingande bestämmelser för att så skall ske behövs inte. Egenintresset räcker. Härtill kommer som tidigare nämnts kommunernas och landstingens allmänna ansvar för trafikförsörjningen. Detta talar för att någon statlig prövning av hur beställningsverksamheten är organiserad inte skulle behövas.

Undantag bör emellertid göras för de tre storstadsområdena. Alltför små beställningscentraler kan där leda till dålig service på grund av svårigheter att få tag på beställda bilar, höga framkörningsavgifter och svårigheter för allmänheten att hålla reda på många beställningsnummer. Även för samordning av de samhällsbetalda resorna bör beställningscentralerna i storstadsområdena hålla en viss storlek. Som ett riktmärke härför kan för Stockholmsområdet anges minst 200 anslutna tillstånd, för Göteborgs- och Malmöområdena något mindre.

Vad nu sagts talar för en statlig *lämplighetsprövning av beställningsverksamheten*, men då som nämnts enbart för storstadsområdena. Prövningen inriktas mot en bedömning av lämpligheten hos beställnings- och uppdragsverksamheten, sett mot bakgrund av en god kundtjänst och effektiviteten inom näringen. Denna prövning, som bör göras av TPR efter hörande av bl. a. länsstyrelsen och trafikhuvudmannen, avser ansökningar om *nyttillkommande beställningscentraler*. Generell skyldighet skall finnas för trafikutövare inom taxi – både befintliga och nyttillkommande – att inom storstadsområdena vara ansluten till en beställningscentral. Det blir en uppgift inom ramen för den fortlöpande lämplighetsprövningen att se till att en sådan anslutning är en realitet.

Bestämningen av vad som bör avses med *storstadsområdena* kan ske utifrån ett flertal olika utgångspunkter. I det författningsförslag som återfinns i promemorian anges följande avgränsning: Storstockholmsområdet vad avser de kommuner som ingår i nuvarande gemensamma samtrafikområde för taxi, Göteborgs, Mölndals och Partille kommuner samt Malmö och Burlövs kommuner.

För storstadsområdena föreslås – med undantag för den nu nämnda beställningsverksamheten – samma ordning för en statlig avreglering av taxi som föreslås gälla för landet i övrigt.

I promemorian diskuteras i vad mån avregleringen bör införas stegvis. Det konstateras att de olika regleringsmomenten hänger nära samman och att det mest lämpliga är att slopa dem i ett steg. Den övergångsordning som behövs bör hellre grunda sig på kommunvisa eller länsvisa förutsättningar för en smidig övergång till en friare ordning för taxi.

Förslaget till *övergångsordning* innebär att det skall vara möjligt att *efter kommunalt initiativ* kunna få anstånd med den avreglering som enligt huvudförslaget skall träda i kraft vid ingången av år 1990. Motiv för att söka anstånd kan t. ex. vara en önskan att slå vakt om beställnings- och trafikledningsfunktionerna och undvika en sådan splittring av dessa att taxiverksamheten skulle kunna bli allvarligt störd.

Beslut om anstånd med avregleringen föreslås ske hos TPR. För beslut i taxifrågorna bör till TPR knytas en rådgivande nämnd med företrädare för kommuner, landsting, trafikhuvudmän, taxiägarna och de anställda inom näringen.

Initiativtagare i fråga om anstånd föreslås trafikhuvudmannen vara. Det blir dennes uppgift att jämka samman de kommunala intressena. Trafikhuvudmannen bör speciellt bevaka den regionala samordningen och pröva möjligheterna att inrätta regionala beställningscentraler, t. ex. genom Taxi-Tel-konceptet. Liksom för busslinjetrafiken kan dock det närmare samordningsansvaret genom avtal eller andra överenskommelser på olika sätt fördelas mellan huvudman och kommuner. Om frågan aktualiseras skall TPR på begäran av trafikhuvudman för en övergångstid fastställa maximitaxa. Behovsprövning och kommenderingsplan ligger då kvar hos länsstyrelserna. TPR:s beslut skall kunna överklagas hos regeringen. Med ett principiellt avskaffande av taxiregleringen från år 1990 bör övergångstiden kunna bestämmas till fyra år. De särskilda villkor som får föreskrivas under övergångstiden, får alltså gälla längst till och med utgången av år 1993.

I TPR:s uppgifter bör ingå att ta de initiativ som den minskade regleringen kan ge anledning till. Främst blir de av rådgivande karaktär. TPR skall allmänt följa utvecklingen inom taxinäringen och årligen lämna rapport till regeringen om sina iakttagelser. Vad som kan förtjäna att ytterligare övervägas kan vara en anpassning av villkoren för statsbidrag till den kommunala färdtjänsten. Dessa skulle, om så visar sig befogat, kunna utformas så att de ställer krav på en effektiv samordning av de samhällsbetalda resorna med den positiva verkan som detta bör få för också taxiservicen i övrigt.

I promemorian diskuteras en eventuell avreglering av också *hyrverksrörelser*. Det konstateras att hyrverken svarar för en mycket liten del av den yrkesmässiga trafiken. Det finns nu ca 250 hyrverksbilar varav två tredjedelar i Stockholmsregionen.

Även om i nuläget hyrverksrörelserna har en liten omfattning, bedöms det att *utan en restriktiv tillståndsgivning skulle en betydande del av taxitrafiken kunna gå över till hyrverksbilar*. Med ingen annan begränsning av hyrverksrörelsen än prövningen av tillståndshavarens personliga lämp-

lighet för yrkestrafik kommer trafiken inte att bedrivas på lika villkor som för taxi. Hyrverken får oskäligen fördelar. Resultatet kan bli en omfattande nyetablering. Samutnyttjning av den egna bilen för privatkörningar och yrkesverksamhet blir attraktiv. Genom t. ex. leasingförfarande kan denna typ av rörelse stimuleras ytterligare. Också större företag kan särskilt i storstäderna etableras med syfte att i hyrverksformen tränga in på taxis verksamhet. Taxi skulle därmed riskera att förlora en del av sitt underlag till nackdel för den allmänna trafikförsörjningen.

Lagtekniska motiv kan anföras mot ett bibehållande av behovsprövningen för hyrverk. Övervägande skäl syns dock tala för att åtminstone *tills vidare* bibehålla denna. Behovsavvägningen föreslås därför tillsammans med prövningen av den personliga lämpligheten för verksamheten ligga kvar hos länsstyrelserna.

Vad gäller *busstrafiken* föreslås att behovsprövningen för turisttrafik och beställningstrafik slopas. Prövningen av turisttrafiktillstånd framstår nu som krånglig och byråkratisk. Tillämpningen skiftar därtill mellan olika länsstyrelser. Samtidigt gäller att denna trafik kan tillgodose viktiga behov för konsumenterna. Någon nämnvärd konkurrent till den av huvudmännen bedrivna lokala och regionala busslinjetrafiken kan den inte utvecklas till. Inte heller för den långväga busslinjetrafiken eller för järnvägstrafiken torde lagändringen innebära några egentliga problem. De särskilda arrangemang som kännetecknar turisttrafiken tillsammans med den ofta större bekvämligheten skapar särskilda kundkategorier.

Liksom allmänheten bör trafikhuvudmännen vinna på en omläggning. Vid sina framtida upphandlingar av trafiktjänster bör de få större fördelar av en *ytterligare ökad konkurrens* vid anbud.

Slopas behovsprövningen för beställnings- och turisttrafiken går det att nå *administrativa besparingar*. Det nya begreppet kollektivtrafiktillstånd kan undvaras. Den frigjorda kapaciteten inom länsstyrelserna bör kunna utnyttjas för den *fortlöpande uppföljningen av lämpligheten i samverkan med bl. a. skattemyndigheterna*. Den konkurrens som omläggningen skapar förutsättningar för måste ske på lika villkor. Fördelar får inte vinnas genom skatteundanhållande, brott mot trafiklagstiftningen eller andra överträdelser av gällande bestämmelser.

Uthyrning av bussar fyller en viktig uppgift bl. a. för föreningslivet. Verksamheten behövs också för utbildning av förare, liksom för att tillgodose behovet av uthyrning till bussföretag. Syftet kan vara att ersätta bussar som genom skador fått tas ur trafik eller att tillfälligt förstärka fordonskapaciteten.

Beträffande en del andra slag av uthyrning har det anförts att det kan finnas skäl att följa den med en viss uppmärksamhet. Risk finns sålunda för att det kan uppstå illojal konkurrens genom skatteundanhållande m. m.

Behovsprövningen är emellertid knappast ett verksamt medel för att komma till rätta med riskerna för lagöverträdelser. En annan väg bör sökas som mera direkt tar sikte på att minska riskerna för brott. Ett genomförande av förslaget att slopa behovsprövningen för uthyrning av bussar bör sålunda vara kopplat till en skärpt *lämplighetsprövning* och till en *fortlöpande uppföljning av lämpligheten*.

Slopandet av behovsprövningen för turisttrafik, beställningstrafik och uthyrning av bussar föreslås ske *från den 1 januari 1989*.

Det bör slutligen framhållas att *författningsförslaget* avser endast de ändringar som sammanhänger med vad som föreslås gälla för taxitrafiken och beställningscentralerna samt för beställningstrafiken med tyngre fordon och turisttrafiken. Ändringarna är emellertid så omfattande att de inte kunnat inarbetas i den nuvarande lagstiftningen. I stället föreslås en ny yrkestrafiklag och yrkestrafikförordning. I dessa har de gamla bestämmelserna, vars sakliga innehåll inte skall ändras, införts i huvudsak oförändrade. Innan lagen och förordningen utfärdas bör de emellertid genomgå en författningsteknisk översyn. Ytterligare ändringar av saklig natur kan också komma att föreslås i den regeringsproposition som avses att föreligga under år 1988.

Författningsförslag i promemorian (Ds K 1987:8) Avreglering av taxi

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Häriigenom föreskrivs att 1 § lagen (1978:438) om huvudmannaskap för
viss kollektiv persontrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gäller linjetrafik för persontransporter. *Trafikens* omfattning anges i trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gäller linjetrafik för persontransporter *och taxitrafik*. *Linjetrafikens* omfattning anges i en trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.

Regeringen får efter framställning av huvudman, landstingskommun eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i olika län.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

¹ Senaste lydelse 1985:451.

Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 8 §, 2 kap. 12 §, 3 kap. 5 och 8 §§ samt rubriken närmast före 2 kap. 11 § yrkestrafiklagen (1979:559) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.****8 §¹**

Bestämmelserna i denna lag om trafiktillstånd skall i fråga om persontransporter tillämpas även i följande fall.

Bestämmelserna i denna lag om trafiktillstånd skall i fråga om persontransporter *i beställningstrafik med lättare fordon och linjetrafik* tillämpas även i följande fall.

1. När antalet fordon i trafiken utökas.
2. När bilar byts ut och utbytet innebär en höjning av det högsta antal passagerare som enligt tillståndet får transporteras i trafiken.
3. När trafiktillstånd överläts.

2 kap.

Särskilda bestämmelser för *persontransporter dels i linjetrafik och turisttrafik, dels i beställningstrafik med tyngre fordon*

Särskilda bestämmelser för linjetrafik

12 §

Har någon ansökt om tillstånd till sådan linjetrafik *eller turisttrafik* som kan komma att konkurrera med redan etablerad linjetrafik eller med järnvägs- eller spårvägstrafik och har även den som utövar denna trafik ansökt om tillstånd, skall tillståndet ges till den senare om han kan antas vara lämplig.

Har någon ansökt om tillstånd till sådan linjetrafik som kan komma att konkurrera med redan etablerad linjetrafik eller med järnvägs- eller spårvägstrafik och har även den som utövar denna trafik ansökt om tillstånd, skall tillståndet ges till den senare om han kan antas vara lämplig.

3 kap.**5 §**

Görs i samband med en ansökan om *trafiktillstånd* framställning om återkallelse av ett tidigare givet tillstånd till sådan trafik som anges i ansökan, får detta tillstånd återkallas, om det finns synnerliga skäl till det med hänsyn till att trafiken skall kunna ordnas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt.

Görs i samband med en ansökan om *tillstånd till linjetrafik eller beställningstrafik med lättare fordon* framställning om återkallelse av ett tidigare givet tillstånd till sådan trafik som anges i ansökan, får detta tillstånd återkallas, om det finns synnerliga skäl till det med hänsyn till att trafiken skall kunna ordnas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt.

¹ Senaste lydelse 1987:41.

Om en kommun söker tillstånd till linjetrafik och gör sannolikt att trafikförsörjningen inom det område som är avsett att trafikeras kommer att främjas genom att trafiken drivs av sökanden, skall tidigare givet tillstånd till trafiken återkallas. Detsamma gäller en landstingskommun, ett kommunalt trafikföretag eller sådant kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

8 §

Dör en tillståndshavare, som har haft yrkesmässig *persontrafik* som huvudsaklig sysselsättning, får den tillståndsgivande myndigheten på begäran av dödsboet föreskriva att en ny tillståndshavare är skyldig att i viss omfattning lösa in det eller de fordon som har använts i trafikrörelsen. I samband med en sådan föreskrift får den tillståndsgivande myndigheten också meddela de föreskrifter som behövs för att reglera skyldigheten.

Dör en tillståndshavare, som har haft yrkesmässig *linjetrafik eller beställningstrafik med lättare fordon* som huvudsaklig sysselsättning, får den tillståndsgivande myndigheten på begäran av dödsboet föreskriva att en ny tillståndshavare är skyldig att i viss omfattning lösa in det eller de fordon som har använts i trafikrörelsen. I samband med en sådan föreskrift får den tillståndsgivande myndigheten också meddela de föreskrifter som behövs för att reglera skyldigheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

Tillstånd till yrkesmässig trafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller även efter ikraftträdandet.

Yrkestrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller yrkesmässig trafik.

Angående viss linjetrafik för persontransporter finns särskilda bestämmelser i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

2 § De myndigheter som prövar frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik (trafiktillstånd) skall genom tillståndsprövning, en fortlöpande tillsyn och andra lämpliga åtgärder verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

De tillståndsgivande myndigheterna skall också se till att de som har tillstånd till yrkesmässig trafik driver verksamheten enligt gällande bestämmelser.

3 § Bestämmelser om de tillståndsgivande myndigheternas tillsyn över handikappanpassning av kollektivtrafik finns i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

4 § Med yrkesmässig trafik avses trafik i vilken personbil, lastbil eller buss med förare ställs till allmänhetens förfogande mot ersättning för transport av personer eller gods.

5 § Yrkesmässig trafik kan bedrivas som godstrafik och, då det gäller persontransporter, som linjetrafik, taxitrafik, hyrverkstrafik och övrig persontrafik. Med linjetrafik, taxitrafik, hyrverkstrafik och övrig persontrafik avses följande.

1. Linjetrafik

Yrkesmässig trafik för transport av personer och, i förekommande fall, gods 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.

2. Taxitrafik

Yrkesmässig trafik för transport av personer och, i förekommande fall, gods i vilken fordon ställs till beställarens förfogande med förare på villkor att beställaren förfogar över fordonet, under förutsättning att ersättningen med hjälp av en anordning i fordonet (taxameter) räknas ut på elektronisk eller mekanisk väg på grundval av vägsträcka eller tid enligt en i förväg bestämd taxa.

3. Hyrverkstrafik

Yrkesmässig trafik för transport av personer och, i förekommande fall, gods i vilken personbilar ställs till beställarens förfogande med förare på villkor att beställaren förfogar över fordonet och att ersättningen bestäms med hänsyn till transportsträckans längd och hur mycket fordo-

net utnyttjas och inte för varje passagerare för sig, under förutsättning att ersättningen inte räknas ut med en taxameter.

4. Övrig persontrafik Sådan yrkesmässig persontrafik som inte är linjetrafik, taxitrafik eller hyrverkstrafik.

6 § Denna lag skall också tillämpas på yrkesmässig trafik med terrängvagnar och traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg).

7 § Bestämmelserna i denna lag om trafiktillstånd skall i fråga om linjetrafik och hyrverkstrafik tillämpas även i följande fall.

1. När antalet fordon i trafiken utökas.
2. När bilar byts ut och utbytet innebär en höjning av det högsta antal passagerare som enligt tillståndet får transporteras i trafiken.
3. När trafiktillstånd överläts.

2 kap. Meddelande av trafiktillstånd

Gemensamma bestämmelser

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

2 § 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.

3 § Trafiktillstånd får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunskande, ekonomiska förhållanden, laglydnad och benägenhet att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Hos sådana juridiska personer som anges i 2 § gäller kraven i fråga om yrkeskunskande och laglydnad den eller dem som skall ha ansvaret för trafikutövningen. En prövning av dessas ekonomiska förhållanden skall göras i den utsträckning som bestäms av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

Prövningen av benägenheten att fullgöra skyldigheter mot det allmänna skall avse både den eller dem som skall ha ansvaret för trafikutövningen och den juridiska personen.

4 § I fråga om sådana juridiska personer som anges i 2 § skall tillståndsmyndigheten pröva lämpligheten på nytt, om den eller de som skall ha ansvaret för trafikutövningen byts ut.

5 § Frågan om trafiktillstånd eller om medgivande till överlåtelse av ett tillstånd prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

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

7 § Om tillståndshavaren dör övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en godkänd föreståndare. I fråga om denne skall 3 § andra stycket tillämpas.

8 § Endast den som har körkort med behörigheten C kan få tillstånd till godstrafik.

I fråga om sådana juridiska personer som anges i 2 § gäller detta villkor den eller dem som skall ha ansvaret för trafikutövningen. I fråga om dödsbo eller konkursbo gäller villkoret den som har anmälts som föreståndare.

Särskilda bestämmelser för linjetrafik

9 § Tillstånd får ges endast om den avsedda trafiken behövs och i övrigt är lämplig. Den myndighet som meddelar tillståndet får föreskriva taxa, tidtabell och andra särskilda villkor.

10 § Har någon ansökt om tillstånd till sådan linjetrafik som kan komma att konkurrera med redan etablerad linjetrafik eller med järnvägs- eller spårvägstrafik och har även den som utövar denna trafik ansökt om tillstånd, skall tillståndet ges till den senare om han kan antas vara lämplig.

11 § En kommun som söker tillstånd till linjetrafik har företräde framför andra sökande om det görs sannolikt att trafikförsörjningen främjas av att ansökningen bifalls. Samma företrädesrätt gäller för en landstingskommun, ett kommunalt trafikföretag eller för sådant kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

12 § En kommun, en landstingskommun eller ett kommunalt trafikföretag som har tillstånd till linjetrafik får anlita någon som har tillstånd till taxitrafik, hyrverkstrafik eller övrig persontrafik för att utföra trafiken. I sådana fall får den som anlitas utföra linjetrafiken med stöd av sitt trafik-tillstånd. Vad nu har sagts gäller också sådant kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

13 § Den som har tillstånd till linjetrafik är skyldig att på de villkor som gäller för trafiken transportera personer och resgoods (trafikeringsplikt).

14 § Om tillståndshavaren dör får tillståndet överlåtas på någon annan. Tillståndet får också överlåtas på någon annan om tillståndshavaren har försatts i konkurs eller om det finns andra skäl.

Särskilda bestämmelser för taxitrafik

15 § Regeringen får, beträffande vissa län eller kommuner, föreskriva skyldighet för den som driver taxitrafik att vara ansluten till en central för förmedling av transporterna (beställningscentral).

16 § Om inte särskilda skäl talar mot det, får den tillståndsgivande myndigheten medge att ett tillstånd att ta med passagerare vid färd för egen räkning inte skall medföra skyldighet att följa bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som med stöd av lagen har meddelats om beställningscentral, anmälan av fordon och om taxor. Detsamma gäller de särskilda

Särskilda bestämmelser för hyrverkstrafik

17 § Tillstånd får ges endast om den avsedda trafiken behövs och i övrigt är lämplig. Den myndighet som meddelar tillståndet får föreskriva särskilda villkor.

18 § Ett tillstånd får överlåtas på någon annan endast om det finns synnerliga skäl.

19 § Om inte särskilda skäl talar emot det, får den tillståndsgivande myndigheten medge att ett tillstånd att ta med passagerare vid färd för egen räkning inte skall medföra skyldighet att följa bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som med stöd av lagen har meddelats om anmälan av fordon. Detsamma gäller de särskilda föreskrifter som finns om lämplighetsbesiktning av fordon som används i yrkesmässig persontrafik.

3 kap. Återkallelse av trafiktillstånd

Gemensamma bestämmelser

1 § Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen 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 finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om rättelse inte sker, skall tillståndshavaren tilldelas en varning.

2 § Ett trafiktillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

3 § Ett trafiktillstånd kan återkallas om det vid en ny lämplighetsprövning enligt 2 kap. 4 § framgår att den eller de som skall ha ansvaret för trafikutövningen är olämpliga för uppgiften.

4 § Frågan om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

Särskilda bestämmelser för persontransporter

5 § Görs i samband med en ansökan om tillstånd till linjetrafik en framställning om återkallelse av ett tidigare givet tillstånd till sådan trafik som anges i ansökan, får detta tillstånd återkallas, om det finns synnerliga skäl till det med hänsyn till att trafiken skall kunna ordnas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt.

Om en kommun söker tillstånd till linjetrafik och gör sannolikt att trafikförsörjningen inom det område som är avsett att trafikeras kommer att främjas genom att trafiken drivs av sökanden, skall tidigare givet tillstånd till trafiken återkallas. Detsamma gäller en landstingskommun, ett kommunalt trafikföretag eller sådant kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

6 § Har kollektivtrafiknämnden avgjort frågan om ersättning till ett trafikföretag enligt lagen (1978:440) om kollektivtrafiknämnd, får kommunalförbundet eller aktiebolaget inte göra gällande rätt till återkallelse enligt 5 § under den tid för vilken nämnden har bestämt ersättningen om det inte finns särskilda skäl för det. Vad som nu har sagts gäller också en sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt den angivna lagen eller ett trafikföretag som ägs av den som utövar huvudmannaskapet.

7 § När ett tillstånd återkallas enligt 5 § är den nye tillståndshavaren skyldig att på begäran av den vars tillstånd återkallas lösa in de fordon och andra tillgångar som har använts i verksamheten. Om återkallelsen endast gäller en viss del av verksamheten, gäller skyldigheten endast denna del.

8 § Dör en tillståndshavare, som har haft yrkesmässig linjetrafik som huvudsaklig sysselsättning, får den tillståndsgivande myndigheten på begäran av dödsboet föreskriva att en ny tillståndshavare är skyldig att i viss omfattning lösa in det eller de fordon som har använts i trafikrörelsen. I samband med en sådan föreskrift får den tillståndsgivande myndigheten också meddela de föreskrifter som behövs för att reglera skyldigheten.

4 kap. Beställningscentraler

1 § En sådan beställningscentral som avses i 2 kap. 15 § får i de län eller kommuner som regeringen bestämmer drivas endast av den som har tillstånd till det. Särskilda villkor får föreskrivas.

2 § Tillstånd att driva en beställningscentral får ges endast till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse är lämplig därtill.

3 § Tillstånd att driva en beställningscentral får ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig.

4 § Frågan om tillstånd att driva beställningscentraler prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

5 § Ett tillstånd att driva en beställningscentral gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet begränsas till viss tid.

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

7 § Om det i verksamheten 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 finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om rättelse inte sker, skall tillståndshavaren tilldelas en varning.

9 § Frågan om återkallelse av tillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

5 kap. Ansvarsbestämmelser

1 § Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som driver beställningscentral utan tillstånd döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillståndshavare som bryter mot taxa, tidtabell eller någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet eller den som bryter mot 2 kap. 13 eller 15 § döms till böter.

2 § Har godstrafik eller övrig persontrafik drivits utan tillstånd, döms den som för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transportens utförande till böter.

1. om han kände till att det fanns hinder mot att transporten fick utföras eller

2. om han inte visar att han på det sätt som skäligen kan begäras av honom har undersökt om det förelåg något hinder mot att transporten fick utföras.

Vad som föreskrivs i första stycket i fråga om övrig persontrafik gäller endast den som yrkesmässigt sluter avtal om sådana transporter.

6 kap. Bemyndiganden

1 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. När undantag medges får särskilda villkor föreskrivas. Regeringen får också utfärda ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter för yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.

Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

2 § Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990, då yrkestrafiklagen (1979:559) skall upphöra att gälla.

Tillstånd till yrkesmässig trafik som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller även efter ikraftträdandet. Tillstånd till beställningstrafik med lättare fordon skall härvid anses avse taxitrafik, om den trafik som utövas utgör sådan trafik, hyrverkstrafik, om den trafik som utövas utgör sådan trafik, och i annat fall övrig persontrafik enligt de nya bestämmelserna.

En beställningscentral som drivs vid ikraftträdandet får även i fortsättningen drivas utan hinder av 2 kap. 15 § denna lag.

Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får föreskriva att 2 kap. 1, 17 och 20 §§ i den gamla lagen skall tillämpas beträffande taxitrafik även efter ikraftträdandet, dock längst till utgången av år 1993.

Prop. 1987/88:78

Lag om ändring i lagen (1979:561) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979:561) om biluthyrning
dels att 2 kap. 3 § skall upphöra att gälla,
dels att 2 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 kap.**

1 §

Uthyrningsrörelse får drivas endast av den som har tillstånd till det. *Särskilda villkor får föreskrivas.*

Uthyrningsrörelse får drivas endast av den som har tillstånd till det.

3 §

Tillstånd till uthyrning av bussar får ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig.

4 kap.

1 §

Den som driver uthyrningsrörelse utan tillstånd *eller en tillståndshavare som bryter mot någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet* döms till böter.

Den som driver uthyrningsrörelse utan tillstånd döms till böter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

Förteckning över remissinstanserna

1 Departementspromemorian (Ds K 1987: 8) Avreglering av taxi m. m.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av socialstyrelsen, riksförsäkringsverket (RSV), postverket, televerket, statens järnvägar (SJ), trafiksäkerhetsverket (TSV), transportrådet (TPR), buss- och taxi-värderingsnämnden, riksskatteverket (RSV), näringsfrihetsombudsmannen (NO), statens pris- och kartellnämnd (SPK), konsumentverket, skolöverstyrelsen, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), Biltrafikens arbetsgivareförbund, Freys Hyrverk AB, Göteborgs kommun, Landsorganisationen i Sverige (LO), landstingsförbundet, länsstyrelserna i Stockholm, Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län, Statsanställdas förbund, Stockholms stad, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunalarbetsgivarförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), AB Örebro läns regionaltrafik samt AB Östgötatrafiken.

Yttranden har därjämte inkommit från trafiknämnden i Stockholms läns landsting, Taxi trafikförening u. p. a., Stockholm, Norrbotten-Taxi, Åkeriägarnas centralförbund samt Arlanda Taxi.

Centralorganisationen Saco/SR och länsstyrelsen i Östergötlands län har svarat att de avstår från att yttra sig i frågan.

Göteborgs kommun har bifogat yttrande från Spårvägsstyrelsen. Landstingsförbundet har bifogat yttranden från landstingen i Stockholms (SL:s och trafikkontorets synpunkter), Södermanlands, Östergötlands, Kronobergs, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län samt från Malmö kommunstyrelse. Länsstyrelsen i Stockholms län har överlämnat yttranden från Stockholms läns landsting, Norrtälje och Sollentuna kommuner, Stockholms läns busstrafikförening, Stockholms läns distrikt av Svenska taxiförbundet samt Taxi trafikförening u. p. a. Länsstyrelsen i Uppsala län har bifogat yttranden från Upplands Lokaltrafik AB, Uppsala kommun, Tierps kommun, Uppsala- Westmanlands läns distrikt av Svenska taxiförbundet samt Upplands transportarbetarefackförening. Länsstyrelsen i Älvsborgs län har överlämnat yttranden från Bengtsfors kommun, Älvsborgs distrikt av Svenska taxiförbundet samt Älvsborgstrafiken AB. Länsstyrelsen i Skaraborgs län har bifogat yttranden från Vara, Skövde, samt Falköpings kommuner. Länsstyrelsen i Örebro län har överlämnat yttranden från Örebro läns regionaltrafik, Örebro läns distrikt av Svenska taxiförbundet, Örebro läns busstrafikförening samt Örebro och Lindesbergs kommuner. Länsstyrelsen i Jämtlands län har överlämnat yttranden från Jämtlands läns landsting, Jämtlands läns allmänna försäkringskassa,

Härjedalens, Strömsunds, Åre och Östersunds kommuner, Z-TRAFIK, Jämtlands läns busstrafikförening samt Jämtlands läns taxiförbund. Länsstyrelsen i Norrbottens län har bifogat yttranden från Norrbottens distrikt av Svenska taxiförbundet och Länstrafiken i Norrbotten AB.

Prop. 1987/88:78

2 Transportrådets rapport om den långväga busslinjetrafiken (TPR 1986:13) "Långväga buss"

Efter remiss har yttranden över utredningen avgetts av postverket (genom postens diligenstrafik), statens järnvägar, näringsfrihetsombudsmannen, statens pris- och kartellnämnd, riksrevisionsverket, länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Centralorganisationen SACO/SR (genom Sveriges järnvägars tjänstemannaförbund), Föreningen för framtida järnvägstrafik, Föreningen Svenska järnvägsfrämjandet (Järnvägsfrämjandet), Landsorganisationen i Sverige, Landstingsförbundet, Statsanställdas förbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska transportarbetareförbundet.

Buss- och taxivärderingsnämnden, Biltrafikens arbetsgivareförbund, länsstyrelsen i Värmlands län, Svenska kommunförbundet och Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) har samtliga meddelat att de avstår från att yttra sig i frågan.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har bifogat yttranden från Eskilstuna och Strängnäs kommuner samt från Södermanlands läns landsting. Länsstyrelsen i Jönköpings län har bifogat yttranden från Jönköpings, Aneby, Nässjö, Eksjö, Vetlanda, Värnamo, Gnosjö och Gislaveds kommuner samt från Jönköpings Länstrafik AB. Länsstyrelsen i Kronobergs län har bifogat yttranden från Alvesta, Lessebo och Växjö kommuner samt från kommunalförbundet för kollektivtrafiken i Kronobergs län. Länsstyrelsen i Kalmar län har bifogat yttrande från Emmaboda, Kalmar och Nybro kommuner. Länsstyrelsen i Blekinge län har bifogat yttranden från Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Olofströms kommuner samt från Blekinge läns landsting och Blekinge Länstrafik AB. Länsstyrelsen i Kristianstad har bifogat yttranden från Kristianstads, Bromölla, Hässleholms, Åstorps, Ängelholms och Båstads kommuner samt från Järnvägsfrämjandet – lokalavdelning syd. Länsstyrelsen i Jämtlands län har bifogat yttranden från Östersunds kommun och från AB Jämtlands Buss. Länsstyrelsen i Västerbotten har bifogat yttranden från Länstrafiken i Västerbotten AB och Västerbottens busstrafikförening. Länsstyrelsen i Norrbottens län har bifogat yttranden från Länstrafiken i Norrbotten AB och från Norrbottens busstrafikförening. LO har bifogat yttrande från Svenska kommunalarbetsgivarförbundet. Svenska Lokaltrafikföreningen har bifogat ett antal yttranden från sina medlemsföretag. I ärendet har också kommit in skrivelser från en rad enskilda personer.

3 Transportrådets framställning om ändring i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik

Prop. 1987/88:78

Efter remiss har yttranden avgetts av Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska busstrafikförbundet, Svenska taxiförbundet, Handikappförbundens centralkommitté, De Handikappades Riksförbund, Svenska kommunalarbetsareförbundet och Svenska transportarbetareförbundet.

Yttranden har dessutom kommit in från Volvo Bussar AB.

Lagrådsremissens förslag

1 Förslag till

Yrkestrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller yrkesmässig trafik.

Angående viss linjetrafik för persontransporter finns särskilda bestämmelser i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

2 § Med yrkesmässig trafik avses trafik för transport av personer eller gods där personbilar, lastbilar eller bussar med förare ställs till allmänhetens förfogande mot ersättning.

Med personbil, lastbil och buss avses detsamma som i föreskrifterna om fordonens beskaffenhet och utrustning.

3 § De myndigheter som prövar frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik (trafiktillstånd) skall genom tillståndsprövning, en fortlöpande tillsyn och andra lämpliga åtgärder se till att de som har tillstånd till yrkesmässig trafik driver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheterna skall också verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

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

5 § Yrkesmässig trafik kan bedrivas som godstrafik och, då det gäller persontransporter, som linjetrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss. Med linjetrafik, taxitrafik och beställningstrafik med buss avses följande.

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. 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. |
| 2. Taxitrafik | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil som inte är linjetrafik. |
| 3. Beställningstrafik med buss | Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik. |

6 § Med trafikhuvudman avses en sådan huvudman som anges i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

7 § Denna lag skall också tillämpas på yrkesmässig trafik med terrängmotorfordon och traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg). Därvid skall fordonet, om det används till persontransporter, anses som buss.

Med terrängmotorfordon, traktor och släpfordon avses detsamma som i föreskrifterna om fordonns beskaflenhet och utrustning.

Om en lastbil används i yrkesmässig trafik för persontransporter, anses trafiken som taxitrafik om det är fråga om en lätt lastbil och annars som beställningstrafik med buss.

2 kap. Meddelande av trafiktillstånd

1 § Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd. Särskilda villkor får föreskrivas.

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

3 § Trafiktillstånd får ges endast till den som med hänsyn till yrkeskunskunde, ekonomiska förhållanden, laglydnad, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Om sökanden är en sådan juridisk person som anges i 2 § skall prövningen avse följande.

Prövningen avser	Vem som skall provas
1. Yrkeskunnande	Den eller de som skall ha ansvaret för trafikutövningen
2. Ekonomiska förhållanden och laglydnad	Styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som ensamma eller tillsammans med en närstående har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse Verkställande direktör och annan som genom en ledande ställning har ett bestämmande inflytande över verksamheten Bolagsmännen i handelsbolag
3. Viljan och förmågan att fullgöra skyldigheter mot det allmänna	Den eller de som skall ha ansvaret för trafikutövningen Den juridiska personen De personer som avses under 2

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.

4 § Om någon av de personer som anges i 3 § andra stycket byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva lämpligheten på nytt.

5 § Tillstånd till linjetrafik får ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som trafikhuvudmännen bedriver enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Trots vad som sägs i första stycket får tillstånd ges om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

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

Prop. 1987/88:78

7 § Ett trafiktillstånd gäller tills vidare. Om det finns särskilda skäl, kan tillståndet begränsas till viss tid eller till vissa transporter.

Om statens järnvägar eller en trafikhuvudman begär det, skall en ny prövning av ett linjetrafiktillstånd enligt 5 § göras senast tio år från dagen för tillståndet och därefter vart tionde år. En sådan begäran skall framställas hos den tillståndsgivande myndigheten senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden. Om tillståndet är begränsat till viss tid, skall begäran framställas senast ett år före utgången av den tiden.

8 § Om tillståndshavaren dör, övergår tillståndet på dödsboet. Om tillståndshavaren försätts i konkurs, övergår tillståndet på konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall det finnas en godkänd föreståndare. I fråga om denne skall 2 kap. 3 § andra och tredje styckena tillämpas.

9 § Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som han tillämpar.

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

3 kap. Återkallelse av tillstånd

1 § Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver 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 finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om missförhållandena inte rättas till, skall tillståndshavaren få en varning.

2 § Ett trafiktillstånd som inte används skall återkallas om inte särskilda skäl talar emot det.

3 § Ett trafiktillstånd kan återkallas om det vid en ny lämplighetsprövning enligt 2 kap. 4 § framgår att någon av de personer som avses i 2 kap. 3 § andra stycket är olämplig för uppgiften.

4 § Frågan om återkallelse av trafiktillstånd eller om varning prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 kap. Ansvarsbestämmelser

1 § Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd skall dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

En tillståndshavare som bryter mot en särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet skall dömas till böter.

2 § Har godstrafik eller beställningstrafik med buss 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.

5 kap. Bemyndiganden

1 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.

Regeringen får överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

2 § Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989, då yrkestrafiklagen (1979:599) skall upphöra att gälla.

2. Ett trafiktillstånd som har meddelats enligt den äldre lagen gäller som ett motsvarande tillstånd enligt den nya lagen. Därvid skall tillstånd till beställningstrafik med tyngre fordon och till turisttrafik anses som tillstånd till beställningstrafik med buss och tillstånd till beställningstrafik med lättare fordon anses som tillstånd till dels taxitrafik, dels beställningstrafik med buss om högst 3,5 tons totalvikt.

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

I fråga om tillstånd till linjetrafik som gäller vid ikraftträdandet skall vid tillämpning av 2 kap. 7 § som dag för tillståndet anses den 1 januari 1989.

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

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

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

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

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

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

e) En tillståndshavare som bryter mot föreskrift om taxa eller mot föreskrift om trafikeringsplikt, skall dömas till böter.

5. En kommun, en landstingskommun eller ett kommunalt trafikföretag som har tillstånd till linjetrafik får fram till utgången av juni 1989 anlita någon som har tillstånd till taxitrafik eller beställningstrafik med buss för att utföra trafiken. I sådana fall får den som anlitas utföra linjetrafiken med stöd av något av dessa tillstånd. Detsamma gäller också sådant kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

6. Har före den nya lagens ikraftträdande ett trafiktillstånd återkallats enligt 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1979:559) eller har ett dödsbo dessförinnan begärt inlösen enligt 3 kap. 8 § samma lag, skall de äldre bestämmelserna om inlösen fortfarande gälla. Ett dödsbo kan vidare fram till utgången av juni 1990 begära inlösen enligt 3 kap. 8 §, om den avlidne har haft taxitrafik som huvudsaklig sysselsättning. Har inlösen begärts, gäller äldre bestämmelser.

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

Lag om ändring i lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

dels att 1 och 2 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken *på väg*. Ansvaret gäller linjetrafik för persontransporter. Trafikens omfattning anges i trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Ansvaret gäller linjetrafik för persontransporter. Trafikens omfattning anges i *en* trafikförsörjningsplan som huvudmannen antar.

Regeringen får efter framställning av huvudman, landstingskommun eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i olika län.

1 a §

Trafikhuvudmannen skall ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

En kommun och en landstingskommun får överlåta på trafik-huvudmannen att upphandla sådana taxitjänster som det annars ankommer på kommunen eller landstingskommunen att upphandla. Då en kommun, en landstingskommun eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får beaktas även åtaganden av anbudsgivaren att upprätthålla en god taxiservice för allmänheten.

2 §

Huvudman är landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är dock landstingskommunen huvudman och i Gotlands län kommunen.

Landstingskommunen och kommunerna i ett län kan överenskomma att antingen landstingskommunen eller kommunerna i länet skall vara huvudman.

Denna lag träder i kraft, i fråga om 1 och 2 §§ den 1 januari 1989, och i övrigt den 1 juli 1990.

¹ Senaste lydelse 1985: 451.

Lag om ändring i lagen (1979: 561) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979: 561) om biluthyrning

dels att 1 kap. 3 § skall upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 och 2 §§, 2 kap. 2 och 3 §§ samt 3 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 kap. 1 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.****1 §**

Denna lag gäller yrkesmässig uthyrning av bilar.

Denna lag gäller yrkesmässig uthyrning av bilar *och terrängmotorfordon*.

2 §

Med uthyrningsrörelse avses sådan yrkesmässig uthyrning av bilar utan förare som gäller för en tid som understiger ett år.

Med uthyrningsrörelse avses sådan yrkesmässig uthyrning av bilar *och terrängmotorfordon* utan förare som gäller för en tid som understiger ett år.

Med bil och terrängmotorfordon avses detsamma som i föreskrifterna om fordons beskaffenhet och utrustning.

3 §

Bestämmelserna om uthyrningsrörelse i denna lag skall också tillämpas på uthyrning av terrängmotorfordon.

2 kap.**2 §**

Tillstånd till uthyrningsrörelse får ges endast till den som med hänsyn till *personliga och ekonomiska* förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Tillstånd till uthyrningsrörelse får ges endast till den som med hänsyn till *yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, laglydnad, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna* samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Om sökanden är ett aktiebolag, ett handelsbolag eller en ekonomisk eller ideell förening skall vid prövningen av förhållanden som avses i första stycket i tillämpliga delar gälla vad som föreskrivs i 2 kap. 3 § andra och tredje styckena yrkestrafiklagen (1988:000). Prövningen av yrkeskunnandet skall

därvid avse den som ansvarar för uthyrningsverksamheten.

3 §

Tillstånd till uthyrning av bussar får ges endast om den avsedda verksamheten behövs och i övrigt är lämplig.

Om någon av de personer som skall prövas enligt 2 § andra stycket byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva lämpligheten på nytt.

3 kap.

1 §

Om det i uthyrningsrörelsen 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 finns anledning anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om rättelse inte sker, skall tillståndshavaren tilldelas en varning.

Om det i uthyrningsrörelsen eller i annan näringssamhet som tillståndshavaren driver 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 finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om missförhållandena inte rättas till, skall tillståndshavaren få en varning.

1 a §

Ett tillstånd till uthyrningsrörelse kan återkallas om det vid en ny lämplighetsprövning enligt 2 kap. 3 § framgår att någon av de personer som avses i 2 kap. 2 § andra stycket är olämplig för uppgiften.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989.

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

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

dels att 7–10 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 1–4 och 6 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag avser linjefik på väg för persontransporter

a) inom ett län,

b) mellan län i den mån regeringen meddelar beslut enligt 3 § andra stycket.

1 §

Föreslagen lydelse

Denna lag avser linjetrafik på väg

a) inom ett län,

b) mellan två angränsande län i den mån regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar beslut enligt 3 § andra stycket.

2 §

Med trafikhuvudman avses i denna lag en sådan huvudman som anges i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i yrkestrafiklagen (1979:559).

Beteckningar i denna lag har samma betydelse som i yrkestrafiklagen (1988:000).

3 §

Linjetrafik som avses i 1 § a får från och med den 1 juli 1989 utan linjetrafiktillstånd drivas av trafikhuvudmannen.

Om särskilda skäl föranleder det får regeringen besluta att en trafikhuvudman från och med den 1 juli 1989 får driva linjetrafik utan linjetrafiktillstånd inom visst, väl avgränsat område i annat län än det där huvudmannaskapet gäller. Sådant beslut får dock inte meddelas efter utgången av juni 1986.

Linjetrafik som avses i 1 § a får utan linjetrafiktillstånd drivas av trafikhuvudmannen.

Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta att en trafikhuvudman får utan linjetrafiktillstånd driva trafik på bestämda linjer i ett län som gränsar till det där huvudmannaskapet gäller.

4 §

Tillstånd som har meddelats till sådan linjetrafik som avses i 1 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989. Om det finns särskilda skäl får beslutas att ett visst tillstånd skall gälla även efter denna tidpunkt.

Om någon annan än en trafikhuvudman har tillstånd att bedriva linjetrafik på linjer som omfattas av beslut enligt 3 § andra stycket, upphör det tillståndet att gälla två år efter det att beslutet har vunnit laga kraft. Trafikhuvudmannens rätt att driva trafiken inträder när

Vid inlösen enligt 5 § före den 1 juli 1989 upphör trafiktillståndet för den linjetrafik, i vilken de inlösta tillgångarna har använts, att gälla när inlösen har slut förts. Om ett tillstånd till linjetrafik upphör att gälla enligt vad som nu sagts har trafikhuvudmannen rätt att få ett motsvarande trafiktillstånd för tiden intill utgången av juni 1989.

Frågor som avses i första stycket andra meningen och i andra stycket andra meningen prövas av länsstyrelsen i fall som avses i 1 § a och av transportrådet i fall som avses i 1 § b.

6 §

Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i 1 §. Den som utför trafiken skall därvid ha ett särskilt trafiktillstånd (kollektivtrafiktillstånd). Som sådant tillstånd gäller även ett tillstånd till beställningstrafik för persontransporter eller till linjetrafik för persontransporter.

det andra tillståndet upphör att gälla.

Vid inlösen enligt 5 § före utgången av den tid som anges i första stycket upphör det andra tillståndet att gälla när inlösen har slutförts.

Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra trafik som avses i 1 §. Den som utför trafiken skall därvid ha ett tillstånd till persontransporter.

7 §

För kollektivtrafiktillstånd skall i fråga om prövningen av tillståndshavarens lämplighet tillämpas vad som i yrkestrafiklagen (1979:559) är föreskrivet om tillstånd till persontransporter. I övrigt skall för kollektivtrafiktillstånd gälla vad i yrkestrafiklagen är föreskrivet om tillstånd till godstrafik.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag.

8 §

De tillståndshavare, vilkas trafiktillstånd enligt 4 § upphör att gälla vid utgången av juni 1989 och som ej har erhållit inlösen enligt 5 §, skall utan särskild ansökan eller prövning meddelas kollektivtrafiktillstånd som gäller från nämnda tidpunkt.

9 §

Regeringen får meddela de ytterligare föreskrifter om kollektivtrafiktillstånd som behövs.

10 §

Länsstyrelsens beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos transportrådet genom besvär.

Transportrådets beslut i ärenden enligt denna lag får överklagas hos regeringen genom besvär.

1. Denna lag träder i kraft, i fråga om 2, 6 och 7 §§ den 1 januari 1989, och i övrigt den 1 juli 1989.

2. Kollektivtrafiktillstånd som avses i 6 § i dess äldre lydelse får meddelas fram till utgången av juni 1989. I fråga om sådana tillstånd gäller i tillämpliga delar vad som sägs i yrkestrafiklagen (1988: 000) om tillstånd till persontransporter.

Ett kollektivtrafiktillstånd gäller tills vidare om inte annat följer av fjärde punkten.

3. Tillståndshavare vilkas trafiktillstånd enligt 4 § i dess äldre lydelse upphört att gälla vid utgången av juni 1989 och som ej har erhållit inlösen enligt 5 §, skall utan särskild ansökan eller prövning meddelas kollektivtrafiktillstånd som gäller från nämnda tidpunkt.

4. Om den som har meddelats ett kollektivtrafiktillstånd beviljas tillstånd till linjetrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss, skall kollektivtrafiktillståndet återkallas.

5. I fråga om överklagande och prövning av beslut enligt denna lag som har meddelats före den 1 juli 1989 gäller äldre bestämmelser.

Lag om ändring i lagen (1985: 450) om buss- och taxivärderingsnämnden

Härigenom föreskrivs att 1, 3, 7 och 8 §§ lagen (1985: 450) om buss- och taxivärderingsnämnden skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Frågor om inlösen enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979:559) och enligt 5 § lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik prövas av en för hela landet gemensam buss- och taxivärderingsnämnd.

Frågor om inlösen enligt 5 § lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik prövas av en för hela landet gemensam buss- och taxivärderingsnämnd.

3 §

Fråga om inlösen enligt 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1979:559) tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden inom två månader från det beslutet om återkallelse har vunnit laga kraft.

Fråga om inlösen tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden senast ett år efter det att ett beslut som innebär att ett trafiktillstånd skall upphöra har vunnit laga kraft.

Fråga om inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik tas upp av nämnden efter ansökan, som skall göras skriftligen hos nämnden senast den 30 juni 1988.

7 §

Nämnden fastställer omfattningen av inlösensskyldigheten inom ramen för sökandens yrkanden och bestämmer löseskillingen samt tidpunkt då inlösen skall ske. Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall minst ett år förflyta mellan tidpunkten för ansökan och tidpunkten för inlösen om inte parterna är överens om annat.

Nämnden fastställer omfattningen av inlösensskyldigheten inom ramen för sökandens yrkanden och bestämmer löseskillingen samt den tidpunkt då inlösen skall ske. Minst ett år skall förflyta mellan tidpunkten för ansökan och tidpunkten för inlösen om inte parterna är överens om annat.

Tillgångar uppskattas till det värde som kan påräknas vid försäljning under normala förhållanden.

Är det fråga om inlösen av samtliga tillgångar i en rörelse värderas varje tillgång på det sätt som anges i andra stycket. Skulder avräknas på det sätt som normalt sker vid överlåtelse av en rörelse.

8 §

Vid inlösen enligt 5 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik föreligger rätt till ersätt-

Rätt till ersättning för investeringar som har beslutats efter ikraftträdandet av lagen (1985:449)

Nuvarande lydelse

ning för investeringar, som beslutats efter ikraftträdandet av nämnda lag, endast om trafikhuvudmannen har godkänt investeringen eller om denna *eljest* får anses ha varit nödvändig för att trafiken skall kunna upprätthållas.

Inlösensskyldighet enligt nämnda lag föreligger inte i fråga om tillgångar som används i sådan trafik som skall läggas ned på grund av vikande trafikantunderlag.

Föreslagen lydelse

om rätt att driva viss linjetrafik föreligger endast om trafikhuvudmannen har godkänt investeringen eller om denna *annars* får anses ha varit nödvändig för att trafiken skall kunna upprätthållas.

Inlösensskyldighet föreligger inte i fråga om tillgångar som används i sådan trafik som skall läggas ned på grund av vikande trafikantunderlag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Har före den nya lagens ikraftträdande ett trafiktillstånd återkallats enligt 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1979:559), skall de äldre bestämmelserna om inlösen enligt 3 kap. 7 § samma lag fortfarande gälla.

Lagrådet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1987-12-08

Närvarande: f. d. regeringsrådet Wieslander, regeringsrådet Wadell, justitierådet Magnusson.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 12 november 1987 har regeringen på hemställan av statsrådet Hultström beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till yrkestrafiklag, m. m.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Gunilla Engberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till yrkestrafiklag

Det remitterade förslaget innebär att den ordning som f. n. gäller på yrkestrafikområdet ändras i väsentliga hänseenden. De sakliga ändringarna har medfört att den nya yrkestrafiklagen har kunnat göras enklare än den gamla. Enligt lagrådets uppfattning bör emellertid förenklingarna kunna drivas längre än som har skett i remissen. Det är också angeläget att, när man inför en helt ny lag, den får en så klar och lättillgänglig struktur som möjligt.

Det remitterade förslaget bygger i stor utsträckning på den nuvarande lagens systematik. Bl. a. har kapitelindelningen behållits. Enligt lagrådets mening har emellertid lagen inte en sådan omfattning och karaktär att en kapitelindelning är motiverad. Det förhållandet att den nya lagen kan komma att tillämpas även av andra myndigheter än dem som tillämpar den gamla gör också att man inte behöver känna sig så bunden av den hittillsvarande systematiken.

Lagrådet föreslår således att den nya yrkestrafiklagen disponeras på ett annat sätt än den gamla och att de enskilda bestämmelserna förenklas ytterligare i förhållande till remissförslaget. Lagrådets förslag till lagtext, där även redaktionella jämkningar har gjorts, framgår av *bilaga* till detta yttrande. I bilagan anges också vilka paragrafer i det remitterade förslaget som motsvaras av de olika bestämmelserna i lagrådets förslag.

Även i sak är det en del paragrafer i lagrådsremissens förslag som reser invändningar. Dessa paragrafer kommenteras närmare i det följande.

Övergångsbestämmelserna föranleder inte något särskilt yttrande.

2 kap.

1 §

I paragrafens andra mening sägs att särskilda villkor får föreskrivas i samband med trafiktillstånd. En så generell regel är enligt lagrådets mening diskutabel. Det är att föredra om det i lagen ges exempel på vilka slag av

villkor som avses. Av remissprotokollet framgår att det i första hand är fråga om villkor som skall motverka skada för redan etablerad linjetrafik. Enligt vad som upplysts för lagrådet är avsikten vidare att, om dispens ges från skyldigheten enligt 13 a § fordonskungörelsen att förse fordon med taxameter, villkor skall kunna meddelas om fordonets utrustning i övrigt och sättet för beställning av transporter.

Lagrådet föreslår således att de nu angivna typerna av villkor nämns i lagtexten. För att trafiktillstånd skall kunna förenas med villkor av annat slag bör det krävas särskilda skäl.

Bestämmelserna om villkor har i lagrådets förslag tagits in i 9 §.

2 kap.

2 §

Paragrafen, som föreskriver att det i vissa företag skall finnas en eller flera personer som har ansvaret för trafikutövningen, motsvarar 2 kap. 2 § i gällande yrkestrafiklag. Frågan om vilka personer som skall utses till trafikansvariga regleras för närvarande i 2 kap. 5 § andra stycket yrkestrafikförordningen (1979:871). Dessa föreskrifter är av sådan art att de enligt lagrådets mening hör hemma i lagen. Enligt vad lagrådet har inhämtat är avsikten att den ordning som i detta hänseende föreskrivs i yrkestrafikförordningen i princip skall gälla även efter den nya lagens ikraftträdande. Lagrådet föreslår därför att nämnda bestämmelser med en viss jämkning tas in som ett andra stycke i den paragraf som handlar om trafikansvariga.

Paragrafen utgör i lagrådets förslag 5 §.

2 kap.

3 §

Enligt lagrådets mening bör, när en juridisk person ansöker om trafiktillstånd, prövningen i fråga om ekonomiska förhållanden avse även den juridiska personen själv. När det sedan gäller under vilka förutsättningar styrelseledamöter och styrelsesuppleanter skall prövas får det anses enklast och mest ändamålsenligt att knyta an till den ordning som gäller enligt 35 § 1 a mom. kommunalskattelagen.

Frågan om vilka personer som skall anses som närstående behöver enligt lagrådets mening inte regleras i lagen. Det är emellertid naturligt att i första hand hämta ledning från 35 § 1 a mom. kommunalskattelagen även är det gäller innebörden av närståendebegreppet.

I lagrådets förslag har de aktuella bestämmelserna om tillståndsprövning tagits in i 6 §.

3 kap.

1 §

Paragrafen motsvarar 3 kap. 1 § i den gamla lagen. I remissen har i första meningen gjorts ett tillägg som innebär att trafiktillstånd kan återkallas inte

bara om det har förekommit missförhållanden i den aktuella trafikrörelsen utan också i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver.

Förslaget innebär att det, i likhet med gällande ordning, är utan betydelse för tillståndets giltighet om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarlig personlig brottslighet. Däremot skall enligt 2 kap. 3 § en sökandes personliga skötsamhet och ekonomiska förhållanden ingående prövas innan trafiktillstånd kan meddelas. Det gäller både en enskild sökande och, om sökanden är en juridisk person, den som enligt lagrummets andra stycke skall prövas särskilt.

Det huvudsakliga syftet med de remitterade förslagen är en fortsatt avreglering av den yrkesmässiga trafiken. Som en konsekvens av detta har reglerna om lämplighetsprovningen vid tillståndsgivningen föreslagits bli skärpta. Bland annat mot den bakgrunden synes det anmärkningsvärt att personlig misskötsamhet är utan betydelse för tillståndets fortsatta giltighet. En personlig misskötsamhet torde i en del fall, t. ex. rattfylleri, kunna ha större negativ betydelse för yrkestrafiken än missförhållanden inom ramen för en rörelse. Den föreslagna ordningen strider också mot den naturliga principen att tillstånd skall kunna återkallas i de situationer då förutsättningarna för meddelande av tillståndet inte längre föreligger. 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, trafiknykterhetsbrott och ekonomisk misskötsamhet (se socialstyrelsens allmänna råd SoSFS 1982:86; jfr också prop. 1981/82:143 s. 82 ff). Ett motsvarande synsätt bör gälla i fråga om återkallelse av trafiktillstånd.

Lagrådet anser alltså att förutsättningarna för återkallelse av trafiktillstånd bör vidgas i enlighet med vad som nu har sagts. Bestämmelsen om återkallelse föreslås få följande lydelse:

”Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd enligt [2 kap. 3 §] inte längre föreligger, skall tillståndet återkallas.”

Enligt lagrådets mening bör också förutsättningarna för meddelande av varning i *paragrafens andra mening* ändras något, så att den myndighet som prövar frågor om varning ges större frihet. Det får bl. a. 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.

Lagrådet föreslår därför att bestämmelsen om varning ges följande lydelse: ”Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas.”

Bestämmelserna om återkallelse och varning har tagits in i 15 § i lagrådets förslag.

2 kap. 2 § första stycket och 3 § samt 3 kap. 1 och 1 a § bör utformas efter mönster av motsvarande paragrafer i förslaget till ny yrkestrafiklag (6 § första stycket samt 7, 15 och 17 §§ i lagrådets förslag).

I fråga om 2 kap. 2 § andra stycket bör hänvisningen till yrkestrafiklagen gälla 6 § andra stycket.

Förslaget till lag om ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik

Enligt lagrådets mening blir lagens innebörd klarare, om 1–3 §§ arbetas om, lämpligen på följande sätt:

1 §

Trafikhuvudmannen får inom länet driva sådan linjetrafik som avses i 2 § yrkestrafiklagen (1988:000) utan tillstånd.

2 §

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

3 §

Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1978:438) om huvudmannskap för viss kollektiv persontrafik.”

Godtas förslaget till omformulering av 1–3 §§, får vissa följdändringar göras i 4–6 §§.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Förslag till yrkestrafiklag

(Under varje paragraf anges inom parentes motsvarigheten i det remitterade lagförslaget)

Inledande bestämmelser

1 §

Denna lag avser 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.

Fordonsbegreppen i första stycket har samma innebörd som i fordonskungörelsen (1972:595).

(Paragrafen motsvarar 1 kap. 2 § samt 7 § första stycket första meningen och andra stycket.)

2 §

Yrkesmässig trafik enligt denna lag kan drivas som

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. 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. |
| 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 | Yrkesmässig trafik för transport av gods. |

(Paragrafen motsvarar 1 kap. 5 § samt 7 § första stycket andra meningen och tredje stycket.)

Krav på tillstånd

3 §

Yrkesmässig trafik enligt denna lag får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

I fråga om trafikhuvudmans rätt att driva linjetrafik finns särskilda bestämmelser i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § första meningen och 1 kap. 1 § andra stycket.)

4 §

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

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 6 §.)

Trafikansvariga

5 §

I aktiebolag, handelsbolag eller ekonomiska eller ideella föreningar som har trafiktillstånd skall det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för trafikutövningen (trafikansvariga).

Trafikansvariga är

1. i aktiebolag eller ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, och 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.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 2 §.)

Tillståndsprovning

6 §

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.

I fråga om aktiebolag, handelsbolag eller ekonomiska eller ideella föreningar skall provningen avse den eller de som är trafikansvariga. Därutöver skall, utom såvitt gäller yrkeskunnande, provningen avse bolaget respektive föreningen samt följande personer, om de inte är trafikansvariga, nämligen

1. verkställande direktör 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 ett väsentligt inflytande i företaget,
3. bolagsmännen i handelsbolag.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 3 §.)

7 §

Om någon av de personer som anges i 6 § andra stycket byts ut, skall tillståndsmyndigheten pröva den nyes lämplighet.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 4 §.)

Tillstånd till linjetrafik får ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som drivs enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Tillstånd får dock ges, om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 5 §.)

9 §

Tillstånd till linjetrafik får förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som anges i 8 §.

Tillstånd till taxitrafik går förenas med villkor om fordonets utrustning och beställning av transporter.

Trafiktillstånd får även i övrigt förenas med villkor, om det finns särskilda skäl.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § andra meningen.)

Giltighet av trafiktillstånd, m. m.

10 §

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

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 7 § första stycket.)

11 §

Om statens järnvägar eller en trafikhuvudman begär det, skall tillstånd till linjetrafik prövas på nytt senast tio år från dagen för tillståndet och därefter vart tionde år. 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.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 7 § andra stycket.)

12 §

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

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 10 §.)

13 §

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

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 8 §.)

Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa som tillståndshavaren tillämpar.

(Paragrafen motsvarar 2 kap. 9 §.)

Återkallelse av tillstånd

15 §

Om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikorörelsen 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.

(Paragrafen motsvarar 3 kap. 1 §.)

16 §

Trafiktillstånd som inte används skall återkallas, om inte särskilda skäl talar emot det.

(Paragrafen motsvarar 3 kap. 2 §.)

17 §

Trafiktillstånd kan återkallas, om det vid prövning enligt 7 § framgår att den som prövningen avser är olämplig.

(Paragrafen motsvarar 3 kap. 3 §.)

18 §

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

(Paragrafen motsvarar 3 kap. 4 §.)

Tillsyn

19 §

De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

(Paragrafen motsvarar 1 kap. 3 §.)

20 §

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

(Paragrafen motsvarar 1 kap. 4 §.)

21 §

Den som driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd skall dömas för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet skall dömas till böter.

(Paragrafen motsvarar 4 kap. 1 §.)

22 §

Har 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 skäligen anledning anta att tillstånd saknades.

(Paragrafen motsvarar 4 kap. 2 §.)

Bemyndiganden

23 §

Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseende som anges i lagen samt föreskrifter avseende yrkesmässig trafik till och från Sverige. Detsamma gäller i fråga om registrering av tillståndsinnehav och om avgifter för den kontroll som behövs.

Regeringen går överlåta de nämnda befogenheterna åt förvaltningsmyndigheter.

(Paragrafen motsvarar 5 kap. 1 §.)

24 §

Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen föreskriva att denna lag helt eller delvis inte skall tillämpas.

(Paragrafen motsvarar 5 kap. 2 §.)

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
1 Yrkestrafiklag	3
2 Lag om ändring i lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik	8
3 Lag om ändring i lagen (1979: 561) om biluthyrning	10
4 Lag om ändring i lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik	12
5 Lag om ändring i lagen (1985: 450) om buss- och taxivärderingsnämnden	15
6 Lag om ändring i lagen (1979: 558) om handikappanpassad kollektivtrafik	17
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 januari 1988 ...	18
1 Inledning	18
2 Nuvarande ordning	19
2.1 Allmänt om yrkestrafiklagstiftningen	19
2.2 Huvudmannareformen m. m.	22
3 Föredraganden	23
3.1 Inledande synpunkter	23
3.2 Långväga busslinjetrafik	24
3.3 Huvudmannatrafiken	27
3.3.1 Landstingens och kommunernas roll i huvudmannaskapet	27
3.3.2 Ansvaret för lokal och regional järnvägstrafik	28
3.3.3 Länsgränsöverskridande huvudmannatrafik	28
3.4 Beställnings- och turisttrafik	30
3.5 Uthyrning av bussar	32
3.6 Taxitrafik	35
3.7 Förstärkt lämplighetsprövning	40
3.8 Handikappanpassad kollektivtrafik	43
3.9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	44
4 Upprättade lagförslag	45
5 Specialmotivering	46
5.1 Förslaget till yrkestrafiklag	46
5.2 Förslaget om ändring i lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik	59
5.3 Förslaget om ändring i lagen (1979: 561) om biluthyrning	60
5.4 Förslaget om ändring i lagen (1985: 449) om rätt att driva viss linjetrafik	61
5.5 Förslaget om ändring i lagen (1985: 450) om buss- och taxivärderingsnämnden	63
5.6 Förslaget om ändring i lagen (1979: 558) om handikappanpassad kollektivtrafik	64
6 Hemställan	64
7 Beslut	64

Bilagor

Bilaga 1 Sammanfattning av departementspromemorian (DsK 1987: 8) Avreglering av taxi. m. m.	65
Bilaga 2 Promemorians författningsförslag	73
Bilaga 3 Förteckning över remissinstanserna	84
Bilaga 4 Lagrådsremissens förslag	87
Bilaga 5 Lagrådets yttrande	100

