Trafikutskottets betänkande 1986/87:7

om vissa yrkestrafikfrågor m. m. (prop. 1986/87:5)

TU
1986/87:7

Sammanfattning

I betänkandet behandlas till en början motionsyrkanden avseende övergripande synpunkter på yrkestrafiklagstiftningen. Yrkandena avstyrks eller föreslås lämnas utan åtgärd.

Därefter behandlas 1985 års lag om rätt att driva viss linjetrafik. Enligt ett riksdagsbeslut i maj innevarande år, varigenom en m-, fp- och c-reservation till utskottets betänkande TU 1985/86:18 bifölls, bör regeringen förelägga riksdagen förslag om upphävande av lagen. Så bör dock enligt propositionen ej ske. M-, fp- och c-yrkanden om att beslutet bör stå fast avstyrks.

Vidare tillstyrks förslagen i propositionen om slopande av behovsprövningen för godslinjetrafik och transportförmedling.

Ett yrkande i en c-motion om slopande av behovsprövningen för beställnings- och turisttrafik med buss avstyrks.

Ett flertal m-, fp- och c-yrkanden om taxitrafiken avstyrks under hänvisning till pågående översyn av den reglering som gäller för denna trafik.

I övrigt behandlas motionsyrkanden om bl. a. yrkeschaufförers arbetsförhållanden, överlastavgifter och vissa färdtjänsttransporter. Yrkandena avstyrks eller föreslås lämnas utan åtgärd.

Till betänkandet är fogat 13 reservationer och ett särskilt yttrande.

Vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om en parlamentarisk översyn av yrkestrafiklagen (res. nr 1).

Fp-ledamöterna reserverar sig i fråga om avveckling av tillståndsprövningen inom yrkestrafiken (res. nr 2).

M- och fp-ledamöterna reserverar sig i fråga om en avreglering av den yrkesmässiga trafiken som ett led i en omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut (res. nr 3).

M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig i fråga om 1985 års busslinjereform (res. nr 4).

Vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om slopande av behovsprövningen för godslinjetrafiken (res. nr 5).

I fråga om lagen om transportförmedling reserverar sig *dels* m-, fp- och c-ledamöterna (res. nr 6), *dels* vpk-ledamoten (res. nr 7).

Vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om en utredning av transportförmedlingsinstitutet (res. nr 8).

1 *Riksdagen 1986/87. 15 saml. Nr 7*

M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig i fråga om slopande av behovsprövningen för beställnings- och turisttrafik med buss (res. nr 9).

I fråga om taxitrafik reserverar sig *dels* m- och fp-ledamöterna (res. nr 10), *dels* c-ledamöterna (res. nr 11).

Vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om yrkeschaufförers arbetsförhållanden (res. nr 12) och ersättning för färdtjänsttransport (res. nr 13).

Det särskilda yttrandet görs av vpk-ledamoten i anslutning till utskottets uttalande angående en omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut.

Propositionen

I proposition 1986/87:5 om vissa yrkestrafikfrågor föreslår regeringen (kommunikationsdepartmentet) riksdagen att anta

1. förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559),
2. förslag till lag om ändring i lagen (1979:560) om transportförmedling,
3. förslag till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Lagförslagen har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

Vidare bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört angående regleringen av busstrafiken och taxitrafiken.

I propositionen föreslås förenklingar av lagstiftningen om yrkesmässig godstrafik och om transportförmedling. Förslagen innebär att behovsprövningen vid godslinjetrafik och transportförmedling slopas. Vidare redovisas överväganden rörande buss- och taxitrafiken i syfte att minska regleringen och förbättra kundservicen. I det sammanhanget uppmärksammas särskilt förhållandena beträffande taxiverksamheten i Stockholm.

Motioner framlagda med anledning av propositionen

1986/87:T103 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar om sådana ändringar i förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) som innebär att lagen (1979:560) om transportförmedling upphör att gälla,
2. att riksdagen, med upprepande av sitt tidigare ställningstagande, beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att regeringen skall förelägga riksdagen förslag om upphävande av lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och den lagstiftning i övrigt av betydelse i sammanhanget som riksdagen antog i samband därmed,
3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en avreglering av taxinäringen i syfte att öka konkurrensen inom taxi och förbättra servicen till taxis kunder.

1986/87:T104 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar avslå de i proposition 1986/87:5 upprättade förslagen till lagändringar,

2. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen uttalas om utredning av hela transportförmedlingsinstitutet.

1986/87:T105 av Gösta Andersson m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till ändrad lagstiftning i syfte att finna former för ökad konkurrens inom den lokala och regionala kollektivtrafiken i enlighet med riksdagens beslut våren 1986,

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för att slopa tillståndskravet för beställningstrafik och turisttrafik,

3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag i syfte att underlätta överlåtelse av taxiföretag,

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs rörande frivillig anslutning till beställningscentraler för taxi,

5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om möjligheter att upprätta konkurrerande beställningscentraler.

1986/87:T106 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att avskaffa lagen (1979:560) om transportförmedling,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om yrkestrafiklagstiftningen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om taxi,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att lämplighetsprövningen vid ansökan om godslinjetrafik skall avskaffas,

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag om upphävande av lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik och den lagstiftning i övrigt av betydelse i sammanhanget och som riksdagen antog i samband därmed.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1986

1985/86:T221 av Lennart Brunander (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ändring av yrkestrafiklagen, 2 kap. 21 § på sätt som redovisas i motionen.

1985/86:T235 av Per Stenmarck m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående dispens för tyngre lastbilstrafik på E 14 mellan Ystad och Malmö.

1985/86:T249 av Göran Ericsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående tvingande anslutning till beställningscentral.

1985/86:T250 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar anta följande förslag till Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559).

Härigenom förordnas i fråga om yrkestrafiklagen

dels att 2 kap. 20 § skall upphöra att gälla,

dels att 2 kap. 17 § skall ha nedan angivna ändrade lydelse:
17 §. Ingen må förvägras tillstånd, som uppfyller de i denna lag uppställda kraven på lämplighet. Behovsprövning får ej förekomma.

1985/86:T258 av Bengt Silfverstrand och Hans Pettersson i Helsingborg (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade arbetsvillkor för yrkesbilförare i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag.

1985/86:T263 av Lennart Brunander och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen upphäver beslutet om obligatorisk anslutning till beställningscentraler för taxi.

1985/86:T293 av Lars Werner m. fl (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen uttalas om en parlamentarisk översyn av yrkestrafiklagen och problemen inom yrkestrafiken.

1985/86:T296 av Alf Wennerfors och Görel Bohlin (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen.

1985/86:T307 av Kaj Larsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för trafiktillstånd syftande till att transportföretagen innehar giltiga försäkringar gällande för tillståndsperioden.

1985/86:T310 av Sture Thun m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om sysselsättning för svenska chaufförer.

1985/86:T389 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till avveckling av taximonopolet och den nuvarande regleringen av transportnäringen i enlighet med vad som anförs i motionen.

1985/86:T390 av Viola Claesson och Sven Henricson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om sådan ändring i yrkestrafikförordningen, att den kommunala färdtjänsten kan utge ersättning för färdtjänsttransport till anhörig till den resande, utan att den förre annars bedriver yrkesmässig biltrafik.

1985/86:T396 av Hans Rosengren (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av skärpning av överlastningsavgifterna.

1985/86:T399 av Karl-Anders Petersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att anslutningen till taxicentraler skall vara frivillig för taxiägare i glesbygden eller att generell dispens från skyldigheten att ansluta sig till taxicentral lämnas dessa taxiägare.

1985/86:T404 av Gunhild Bolander (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära regler som ställer krav på obligatorisk installation av funktionellt riktiga förarstolar i fordon avsedda för taxibruk.

1985/86:T407 av Birgit Friggebo och Anne Wibble (båda fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att upphäva taximonopolet.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 18), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om yrkestrafiklagstiftningen och taxi.

1985/86:T430 av Hans Nyhage m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att skyldigheten för taxiägare att tillhöra en gemensam beställningscentral för att få tillstånd att utöva taxitrafik skall upphöra.

Bakgrund

1. Yrkesmässig trafik

Med yrkesmässig trafik avses enligt yrkestrafiklagen (1979:559) trafik i vilken personbil, lastbil eller buss med förare ställs till allmänhetens förfogande mot ersättning för transport av personer eller gods. Den yrkesmässiga godstrafiken omfattar enligt lagen linjetrafik och beställningstrafik, medan persontrafiken indelas i beställningstrafik med tyngre fordon (främst busssar), beställningstrafik med lättare fordon (främst taxibilar), turisttrafik och linjetrafik.

För all yrkesmässig trafik gäller att den endast får bedrivas efter särskilt tillstånd till den som bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Vid denna lämplighetsprövning skall hänsyn tas till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, laglydnad och benägenhet att fullgöra skyldigheter mot det allmänna samt andra omständigheter av betydelse. För tillstånd till persontransporter och linjetrafik för godstransporter krävs dessutom att den avsedda trafiken bedöms vara behövlig och i övrigt lämplig. För beställningstrafik för godstransporter avskaffades däremot denna s. k. behovsprövning den 1 januari 1979 (prop. 1977/78:137, TU 27, rskr. 365).

I nu förevarande proposition föreslås att behovsprövningen slopas även för godslinjetrafiken, dvs. för sådan "regelbunden transport av gods på en viss vägsträcka eller mellan vissa orter som sker utan att någon beställare förfogar över fordonet".

2. Transportförmedling

Nuvarande reglering i yrkestrafiklagen av godslinjetrafiken innebär inte att regelbundna godstransporter åt skilda kunder är något som är förbehållet linjetrafiken. Genom en samordning av transporterna och eventuell insamling av gods från olika avsändare kan vid beställningstrafik en regelbunden trafik av samma slag som vid linjetrafiken åstadkommas. Denna samordning sker ofta i en från transporterna skild verksamhet, transportförmedling. Det förmedlande organet kan därvid för själva transporterna anlita åkare med

tillstånd till beställningstrafik. Dessa åkare får inte någon omedelbar relation till den egentliga transportkunden utan endast till den som organiserar transporterna och förmedlar köruppdragen.

Ifrågavarande verksamhet regleras i lagen (1979:560) om transportförmedling. Lagen gäller förmedling av regelbundna transporter. Transporter som ej vanligen utförs två eller fler gånger per vecka i samma riktning anses inte som regelbundna. Förmedling av sådana transporter faller därför inte under lagen om transportförmedling, och någon tillståndsplikt föreligger inte.

Regleringen av transportförmedling har flera likheter med den som gäller för yrkesmässig trafik. Således finns bestämmelser om bl. a. tillståndskrav, prövning av sökandens lämplighet samt verksamhetens behövlighet och lämplighet.

I propositionen föreslås att kravet på verksamhetens behövlighet och lämplighet slopas.

Utskottet

1 Övergripande synpunkter på yrkestrafiklagstiftningen

I propositionen erinrar föredragande departementschefen inledningsvis om att den yrkesmässiga trafiken sedan länge varit föremål för en omfattande reglering. Detta förhållande — fortsätter föredraganden — skall ses mot bakgrund av transportsektorns utomordentliga betydelse för samhället i stort. Dess tjänster måste ha en hög kvalitet och vara tillgängliga såväl på udda tider som i områden där trafikunderlaget är begränsat. Vanliga medel för samhällets inflytande har varit bl. a. prövning om trafiken behövs och är lämplig, trafikeringsplikt och taxekontroll.

Under senare år — framhålls det vidare i propositionen — har en betydande avreglering skett inom den yrkesmässiga trafiken. Genom reformer som skett stegvis och som grundats på uppfattningen att en sund konkurrens mellan olika trafikföretag främjar effektiva transporter har regelsystemet anpassats i marknadsekonomisk riktning. Denna utveckling bör — betonar föredraganden — fortsätta. Grundtanken i det fortsatta reformarbetet bör vara att fri konkurrens i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar leder till en effektivare resursanvändning och en bättre fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel.

Man bör därför — fortsätter föredraganden — så långt möjligt — undvika konkurrensbegränsande regler och detaljstyrning av transportverksamheten. Samtidigt är det dock uppenbart att samhället har ett ansvar för att upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning. Detta kan motivera åtgärder från samhällets sida för att säkerställa ett visst grundläggande trafikutbud, för att förhindra att företag med monopolliknande ställning orättmätigt utnyttjar sin marknadsposition eller för att motverka dubbelinvesteringar i trafikapparaten.

Vid sidan av yrkestrafikregleringen finns även — framhålls det i propositionen — inom denna sektor bestämmelser om t. ex. lastvikt, arbetstid, farligt gods och hastighet. Överträdelser av sådana regler kan innebära risker för trafiksäkerheten och snedvrida konkurrensen inom transportmarknaden. Överlaster medför dessutom merkostnader för väghållningen. Regler av det nämnda slaget — betonar föredraganden — kan inte avvaras, och det är viktigt att efterlevnaden övervakas.

Vidare framhåller föredraganden att trafikföretagarna naturligtvis har att följa de regler i fråga om beskattning, ekonomisk redovisning etc. som gäller för all näringsverksamhet. Överträdelser av sådana regler — liksom av de nämnda reglerna för vägtrafiken — innebär en osund konkurrens och ofta betydande svårigheter för seriöst skötta transportföretag. Den skärpta lämplighetsprövning och de vidgade möjligheter till återkallelse av trafiktillstånd som införts på senare år skall ses mot bakgrund av vikten av att komma till rätta med missförhållanden av nämnda slag. Föredraganden betonar att den utveckling mot en minskad reglering inom yrkestrafiksektorn, som han förordar, inte innefattar de regler som rör tillståndshavarnas lämplighet.

Föredraganden framhåller avslutningsvis — i den del av propositionen som nu är i fråga — att en översyn av yrkestrafiklagstiftningen har inletts inom kommunikationsdepartementet. Syftet är att se om lagstiftningen genom färre regleringar kan fås att bättre stämma överens med den trafikpolitiska målsättningen enligt 1979 års riksdagsbeslut och med en önskvärd utveckling på transportområdet.

I motion 1985/86:T293 (vpk) begärs *en parlamentarisk översyn av yrkestrafiklagen* och problemen inom yrkestrafiken. De problem som motionärerna pekar på gäller bl. a. överträdelser av bestämmelser om lastvikt, arbetstid, farligt gods, hastighet, skatter och fordonsregistrering. Vidare framhålls brister i fråga om arbetstids- och arbetsmiljöförhållanden inom yrkestrafiken samt strukturella förändringar inom åkerinäringen, liksom inom transportförmedlingsorganisationen, som skäl för den begärda översynen.

Enligt utskottets mening är det angeläget att man med erforderliga resurser övervakar efterlevnaden av de bestämmelser som motionärerna fäster uppmärksamheten på och i fall av överträdelser tillämpar yrkestrafiklagens bestämmelser om varning av tillståndshavaren eller om återkallelse av trafiktillstånd. Någon parlamentarisk utredning av de i motionen behandlade problemen finner dock utskottet inte motiverad, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion 1985/86:T389 (fp) begärs en *avveckling av tillståndsprövningen inom yrkestrafiken*.

Enligt utskottets mening kan en tillståndsprövning — avseende vederbörandes lämplighet — ej avvaras inom yrkestrafiksektorn, om man vill säkerställa att verksamheten bedrivs på ett ansvarsmedvetet och lojalt sätt.

Vidare torde en behovsprövning för t. ex. linjetrafik med buss vara ofrånkomlig. Företag som driver sådan trafik — även på dagar och tider då det är olönsamt — bör inte behöva utsättas för en okontrollerad konkurrens om de lönsamma körningarna.

Med det sagda avstyrks motionen i här berörd del.

I motion 1985/86:T424 (m) framhåller motionärerna att full näringsfrihet i princip skall råda inom transportsektorn. De förväntar sig att den pågående översynen av yrkestrafiklagstiftningen skall innebära ett stort steg mot sådan frihet och därmed en *minskad byråkrati inom transportområdet.*

Utskottet delar föredragandens uppfattning att man så långt möjligt bör undvika konkurrensbegränsande regler och detaljstyrning av transportverksamheten. Genom detta ställningstagande torde syftet med motionsyrkandet få anses i huvudsak tillgodosett, varför det bör kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1986/87:T106 (m) beklagar motionärerna att den pågående översynen av yrkestrafiklagstiftningen ej utgör en del av en parlamentarisk översyn av hela transportsektorn som ett led i en utvärdering och *omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut.*

Motionsyrkanden om en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut har på senare år ett flertal gånger behandlats och avstyrkts av utskottet. Så skedde senast i dess den 3 oktober 1986 dagtecknade och av riksdagen den 15 oktober 1986 godkända betänkande TU 1986/87:2.

I sitt yttrande framhöll utskottet bl. a. att ett samordnat trafikpolitiskt uppföljnings- och utvecklingsarbete inför 1990-talet avsågs inom kort påbörjas inom kommunikationsdepartementet. En viktig frågeställning som därvid skulle belysas var hur miljöaspekterna och andra övergripande samhällsmål bäst kunde tillgodoses inom ramen för trafikpolitiken. En annan central frågeställning var hur framtidssatsningar i transportsystemets infrastruktur skulle finansieras. Möjligheterna att vidareutveckla kollektivtrafiken sades också komma att utgöra en viktig del i det aviserade arbetet. Även frågan om avvägningen mellan konkurrens, styrning och samordning inom transportsektorn — sade utskottet sig ha erfarit — skulle behandlas liksom frågan om hur man skall åstadkomma mer likartade konkurrensförutsättningar mellan olika trafikgrenar inom ramen för övergripande trafikpolitiska mål.

Den 28 oktober 1986 meddelade kommunikationsministern att regeringen avser att framlägga en trafikpolitisk proposition under år 1988. Han framhöll därvid bl. a. att samhällsekonomisk effektivitet bara är en av många aspekter som måste vägas in i de trafikpolitiska analyserna. Miljö, säkerhet, kvalitet och regional balans tillhör de faktorer som måste väga tungt när en trafikpolitik för 1990-talet skall formuleras.

Enligt vad utskottet erfarit kommer arbetet med propositionen att bedrivas i kontakt med berörda intressenter, däribland företrädare för de politiska partierna. Den trafikpolitik som krävs inför 1990-talet fordrar internationella hänsynstaganden. Ett viktigt inslag häri är den fria gods- och persontransportmarknad som kommer att införas inom hela EG-området senast år 1992.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet för sin del syftet med ifrågavarande motionsyrkande i huvudsak tillgodosett, varför detsamma bör kunna lämnas utan åtgärd.

2 1985 års busslinjereform

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik — den s. k. länstrafikreformen — skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gäller linjetrafik för persontransporter.

I juni 1985 beslutade riksdagen om en komplettering av länstrafikreformen (prop. 1984/85:168, TU 30, rksr. 383). Så skedde genom att riksdagen antog bl. a. lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Lagens huvudsakliga innebörd är att trafikhuvudmännen fr. o. m. den 1 juli 1989 ges rätten att utan krav på linjetrafiktillstånd bedriva den trafik som de har det politiska och ekonomiska ansvaret för. Samtidigt upphör tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla.

I maj 1986 uttalade riksdagen att 1985 års lag om rätt att driva viss linjetrafik bör omprövas. Enligt detta riksdagsbeslut, varigenom en borgerlig reservation till utskottets betänkande TU 1985/86:18 (rskr. 260) bifölls, bör regeringen förelägga riksdagen förslag om upphävande av 1985 års lag och den lagstiftning i övrigt av betydelse i sammanhanget som riksdagen antog i samband med 1985 års beslut.

Enligt föredraganden utgör 1985 års lag ett exempel på hur önskemålet om marknadsmässighet och samhälleligt inflytande kan sammanföras till en fruktbar lösning utan regleringar. När reformen har genomförts fullt ut har behovsprövningen i praktiken avskaffats såvitt gäller lokal och regional busslinjetrafik i trafikhuvudmännens regi. Med stöd av den nya lagen kan huvudmännen upphandla trafiktjänster under mer marknadsmässiga former än för närvarande och anlita de företag som kan utföra trafiken på det bästa och billigaste sättet. Detta överensstämmer — betonar föredraganden — med grundtanken bakom 1978 års länstrafikreform, enligt vilken det ytterst är landstingen och kommunerna som ansvarar för att en tillfredsställande trafikförsörjning genom kollektiv persontrafik upprätthålls. Några förändringar av dessa grundläggande förhållanden säger sig föredraganden inte vara beredd att föreslå. Han förordar därför att någon ändring inte görs i 1985 års beslut.

I motionerna 1986/87:T103 (fp), 1986/87:T105 (c) och 1986/87:106 (m) framhålls att riksdagens beslut år 1986 i fråga om 1985 års lag bör stå fast.

Utskottet förordar för sin del — i likhet med föredraganden — att någon ändring inte görs i 1985 års beslut och avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

3 Godstrafik

3.1 Godslinjetrafik

I propositionen föreslås ett *slopande av behovsprövningen för godslinjetrafiken.*

Föredraganden framhåller att den yrkesmässiga godslinjetrafiken i dag har en mycket ringa omfattning. Mindre än 1 % av det totala antalet godstrafik-

tillstånd utgörs av tillstånd till linjetrafik. Även vad beträffar det transporterade godset svarar linjetrafiken för en mycket obetydlig andel.

Tillstånden till godslinjetrafik — fortsätter föredraganden — berör skogslänen, i första hand dem i norra Sverige, och har i stor utsträckning lämnats till busslinjeföretag. Trafikhuvudmännens åtgärder de senaste åren för att främja godstrafiken och förbättra de ekonomiska resultaten visar att en fruktbar utveckling av kombinerad person- och godstrafik kan ske under marknadsmässiga villkor utan skydd av någon särskild reglering.

Mot den angivna bakgrunden, och med hänvisning bl. a. till att behovsprövningen för beställningstrafik för godstransporter har avskaffats, finner föredraganden tungt vägande skäl tala för att slopa den prövningen inom hela den av yrkestrafiklagen reglerade godstrafiksektorn.

För de transporter som i dag utgör godslinjetrafik — fortsätter föredraganden — kommer naturligtvis även i fortsättningen att krävas yrkestrafiktillstånd. Samma regler — bl. a. angående tillståndshavarnas lämplighet — blir då tillämpliga på all yrkesmässig godstrafik. Begreppen "beställningstrafik för godstransporter" och "linjetrafik för godstransporter" kan därmed utmönstras ur yrkestrafiklagen och ersättas med den enklare benämningen "godstrafik".

Föredragandens förslag innebär att bestämmelsen i 2 kap. 8 § i yrkestrafiklagen om prövning av linjetrafikens behövlighet och lämplighet upphör att gälla samt att vissa övriga härmed sammanhängande ändringar görs i lagen. Vidare föreslås — som en följd av förslaget till ändringar i yrkestrafiklagen — en justering av 7 § i lagen om rätt att driva viss linjetrafik.

I motion 1986/87:T104 (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, avslag på de i propositionen framlagda förslagen till *dels* lag om ändring i yrkestrafiklagen, *dels* lag om ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik. Motionärerna framhåller att de motsätter sig en ytterligare uppluckring av samhällskontrollen i fråga om den i yrkestrafiklagen reglerade godstrafiken.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot att behovsprövningen för godslinjetrafik avvecklas och avstyrker därför motionsyrkandet om avslag på det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen. Av detta ställningstagande följer att utskottet även avstyrker motionsyrkandet om avslag på det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik.

Lagförslagen har inte givit utskottet anledning till annan erinran än att tiden fram till den angivna tidpunkten för ikraftträdandena — den 1 januari 1987 — synes alltför knapp. Tidpunkten bör därför bestämmas till den 1 april 1987. Som en följd av detta ställningstagande bör den i övergångsbestämmelsen till förslaget om lag om ändring i yrkestrafiklagen angivna tidpunkten — den 1 januari 1987 — ändras till den 1 april 1987. Med dessa ändringar tillstyrks lagförslagen.

I motion 1986/87:T106 (m) framhålls att det är angeläget att transportbranschen behandlas på samma sätt som andra branscher. Det räcker därför inte att avskaffa ifrågavarande behovsprövning, säger motionärerna, utan man bör även få till stånd ett *slopande av lämplighetsprövningen för utövare av godslinjetrafik*.

Med anledning av detta motionsyrkande vill utskottet erinra om att det i det föregående tillstyrkt förslaget i propositionen att begreppen "beställningstrafik för godstransporter" och "linjetrafik för godstransporter" utmönstras ur yrkestrafiklagen och ersätts av benämningen "godstrafik". Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens uppfattning att bestämmelserna om tillståndshavarnas lämplighet bör gälla för all yrkesmässig godstrafik och avstyrker därför motionsyrkandet.

3.2 Transportförmedling

Föredraganden framhåller att grunden för regleringen av transportförmedlingen — som infördes i svensk rätt genom 1940 års yrkestrafikförordning — var bl. a. att skydda godslinjetrafiken. Denna trafik hade — som redan framhållits — tidigare en betydande omfattning men spelar i dag en mycket liten roll för trafikförsörjningen.

Inom transportförmedlingsverksamheten — fortsätter föredraganden — har behovsprövningen medverkat till en koncentration av denna som gynnat tillkomsten av rikstäckande företag och befäst dessas stordriftsfördelar. Behovsprövningen kan emellertid också ha förkvävt fruktbara initiativ från mindre företag.

Mot den angivna bakgrunden föreslår föredraganden att nuvarande bestämmelse i lagen om transportförmedling om verksamhetens behövlighet och lämplighet slopas och att vissa andra härav föranledda justeringar i lagtexten görs.

Föredraganden är emellertid inte beredd att föreslå ett upphävande av den bestämmelse i lagen om transportförmedling som föreskriver att tillstånd till sådan får ges endast till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. I sammanhanget erinras om de krav på lämplighet som ställs på innehavare av tillstånd av beställningstrafik för godstransporter och att många åkerier i hög grad är beroende av transportförmedlarnas verksamhet. Det kan därför vara rimligt — säger föredraganden — att pröva lämpligheten också hos förmedlingsföretagen.

I motion 1986/87:T104 (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen avslår det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen om transportförmedling. Enligt motionärerna bör behovsprövningen bibehållas för att motverka en från flera synpunkter skadlig överetablering inom den yrkesmässiga trafiken.

I motionerna 1986/87:T103 (fp) och 1986/87:T106 (m) yrkas att riksdagen beslutar upphäva lagen om transportförmedling. I båda motionerna framhålls att lagens krav på förmedlingsföretagens lämplighet utgör en icke önskvärd konkurrensbegränsning.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens uppfattning att behovsprövningen vid tillståndsprövningen för transportförmedling bör slopas och att prövningen av förmedlingsföretagens lämplighet bör bibehållas. Härav följer att utskottet avstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga. Lagförslaget har inte givit utskottet anledning till annan erinran än att

tiden fram till den angivna tidpunkten för ikraftträdandet — den 1 januari 1987 — synes alltför knapp. Tidpunkten bör därför bestämmas till den 1 april 1987. Med denna ändring tillstyrks lagförslaget.

I motion 1986/87:T104 (vpk) begärs *en utredning av transportförmedlingsinstitutet.*

Motionärerna framhåller att det vid sidan av de stora seriösa transportförmedlingsföretagen finns ett betydande antal transportförmedlare, av vilka åtskilliga i sin strävan att prismässigt konkurrera pressar de åkare de anlitar utan hänsyn till bestämmelserna om arbets- och vilotid, belastnings- och hastighetsbestämmelser m. m. Motionärerna förordar därför en etableringskontroll och en utredning med målsättningen att öka samhällets insyn och ansvar i verksamheten. Därvid bör möjligheterna prövas att söka sig fram efter samma linjer som enligt 1985 års riksdagsbeslut skall gälla för busstrafiken.

Av motionen framgår att vad motionärerna vill få till stånd är en ordning som innebär att samhället som huvudman skall ha ansvaret för transportförmedling och godstransporter på väg.

Utskottet står för sin del främmande för denna tanke och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

4 Beställnings- och turisttrafik med buss

Den yrkesmässiga busstrafiken indelas i beställningstrafik, linjetrafik och turisttrafik. Med turisttrafik avses transporter vilka ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där själva transporten inte är huvudsaken. För all busstrafik gäller att tillstånd endast får ges om den avsedda trafiken bedöms vara behövlig och i övrigt lämplig. Liksom vid annan yrkesmässig trafik görs också en prövning av trafikutövarens lämplighet. Systemet med en behovsprövning förutsätter att trafiken bedrivs på vissa sträckor eller inom avgränsade geografiska områden för att möjliggöra avvägningar rörande utbud och efterfrågan.

I propositionen belyser föredraganden vissa svårigheter som är förenade med att upprätthålla en strikt behovsprövning för beställningstrafik med buss och turisttrafik. Som exempel anger han att det i ett trafikområde med liten folkmängd kan finnas ett välskött busstrafikföretag med en framgångsrik försäljning av tjänster även till kunder utanför trafikområdet. Det kan i sådana fall te sig egendomligt — säger föredraganden — att företagets utveckling hindras av det egna trafikområdets storlek. I själva verket torde ett företags framgång inom beställningstrafiken eller turisttrafiken ofta bero på företagsledningens förmåga att utforma attraktiva transporttjänster. Detta gör det svårt att upprätthålla en strikt behovsprövning, som ju i princip endast beaktar den tekniska transportkapaciteten och inte tar någon hänsyn till kvaliteten på transporterna.

I propositionen återges vidare i sammandrag en skrivelse till regeringen från länsstyrelsen i Malmöhus län, som föreslår att behovsprövningen för beställningstrafik med buss försöksvis tas bort i Malmöhus län.

Föredraganden säger att han i stort ansluter sig till den uppfattning om

behovsprövningen som redovisas i länsstyrelsens skrivelse. I sammanhanget erinras om 1985 års reform av busslinjetrafiken som sägs innebära ett första steg mot en upphandling av busstrafiktjänster under fri konkurrens. Reformen träder emellertid inte i kraft förrän den 1 juli 1989. Frågan om och i vilken takt behovsprövningen mera generellt kan avskaffas kräver ytterligare överväganden. Föredraganden säger sig inte heller vara beredd att föreslå försök som innebär olika regler för skilda delar av landet. Däremot kan det redan nu finnas anledning att — som ett led i en utveckling mot en friare konkurrens — förenkla regleringen av behovsprövningen. Förenklingen avser en minskad detaljreglering i 2 kap. 21 § yrkestrafikförordningen (1979:871) i syfte att medge en friare resursplanering än för närvarande för företag som driver beställningstrafik med buss.

Vidare erinras om att den inom kommunikationsdepartementet pågående översynen av yrkestrafiklagstiftningen bl. a. omfattar vissa busstrafikfrågor, såsom t. ex. turisttrafikbegreppets utformning.

I motion 1986/87:T105 (c) yrkas att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för att slopa tillståndskravet för beställningstrafik och turisttrafik. Av motionen framgår att vad motionärerna åsyftar närmast är ett slopande av behovsprövningen för beställnings- och turisttrafik med buss.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens uppfattning att frågan om en avveckling av behovsprövningen för beställningstrafik med buss kräver ytterligare överväganden. I avvaktan på resultatet av dessa och på den översyn av turisttrafikbegreppet som för närvarande pågår inom kommunikationsdepartementet finner utskottet någon riksdagens åtgärd inte påkallad med anledning av motionsyrkandet, varför detsamma avstyrks.

5 Taxitrafik

I propositionen erinras om att taxi i betydande utsträckning utnyttjas av kommuner och länstrafikföretag för t. ex. färdtjänst, skolskjutsning och kompletteringstrafik. Genom framför allt färdtjänstens kraftiga expansion, samtidigt som riksfärdtjänsten införts, har andelen samhällsbetalda resor ökat kraftigt och kommit att svara för drygt hälften av taxis intäkter. Taxi har därmed allt mer börjat betraktas som en del av kollektivtrafiken, och taxitrafiken har i många delar av landet fått en allt större betydelse för möjligheterna att uppnå det trafikpolitiska målet om en tillfredsställande transportförsörjning. Den tekniska utvecklingen har dessutom givit taxinäringen nya möjligheter att effektivisera verksamheten. Ökade krav och önskemål har också ställts på taxi från skilda kundgrupper i fråga om effektivitet, nya transportuppdrag, serviceförmåga, samverkan med andra färdmedel, kapacitet och tillgänglighet.

Anpassningen till de ändrade förhållandena — framhålls det vidare i propositionen — har för taxis del inte gått utan problem. Med de olika förutsättningar som taxi verkar under — från storstadsområden till glesbygdsregioner — skiljer sig problemen mellan olika delar av landet. Gemensamt är dock i flera fall problem med lönsamhet, effektivitet och kundservice.

För att främja en sund utveckling av taxinäringen och lösa de nämnda problemen kan enligt föredraganden åtgärder diskuteras på dels kort sikt, dels lång sikt.

Som exempel på åtgärder på kort sikt nämner föredraganden möjligheten att, där behov finns, förbättra taxiutbudet genom att öka antalet tillstånd och därvid i första hand ge dessa till företag som kan föra utvecklingen av näringen framåt. Länsstyrelserna bör också bättre övervaka att de taxibilar som enligt kommenderingsplanerna skall vara i trafik verkligen är det. Därigenom skulle tillgången på bilar kunna öka väsentligt. En annan tänkbar kortsiktig åtgärd är att inom ramen för gällande reglering i vissa fall frångå huvudregeln att taxiföretagen skall tillhöra en enda beställningscentral. Därigenom skulle konkurrensen öka. Erfarenheter från projekt där kommuner och landsting engagerat sig i taxifrågor och utvecklingsarbete som taxi själv bedriver visar också att förändringar kan ske genom nya samverkansformer och organisationslösningar.

Utvidgningar av trafikområden och möjlighet till trafik mellan olika trafikområden skulle också — framhåller föredraganden — i många fall sannolikt innebära minskade kostnader för samhället, ökad lönsamhet för taxinäringen och bättre service för taxis kunder.

Taxinäringen har sålunda — betonar föredraganden — tillsammans med ansvariga myndigheter och kundgrupper betydande möjligheter att inom ramen för gällande reglering åstadkomma en effektivare och mer kundinriktad trafik. Valet av lämpligaste form för taxis verksamhet måste dock hela tiden anpassas till de skilda förhållanden som råder i landets olika delar.

En kostnadsanpassad taxa utgör också — enligt föredraganden — ett exempel på en åtgärd som kan vidtas på kort sikt och som skulle kunna leda till en effektiviserad taxitrafik och en ökad kundservice.

När det gäller en mer *långsiktig lösning* anser föredraganden att utövarna av yrkestrafik så långt möjligt bör få agera utan konkurrensbegränsande regleringar. Utvecklingen mot bättre kundservice inom taxinäringen skulle stimuleras genom en ökad konkurrens och en minskad reglering. Ett närmande skulle kunna ske till de regler som redan gäller på godstrafikområdet. En minskad reglering får dock inte avse de regler i yrkestrafiklagen som gäller tillståndshavarnas lämplighet.

Garantier för en tillfredsställande trafikförsörjning över hela dygnet och i olika regioner bör — betonar föredraganden — mycket väl kunna skapas även om en minskad reglering av näringen genomförs. I glesbygdskommuner kommer praktiskt taget hela den inkomst som taxi har från stat och kommun. En minskning av den statliga regleringen och ett ökat kundinflytande skulle därför sannolikt inte få några negativa effekter på tillgången på taxi.

Avslutningsvis erinrar föredraganden om att en översyn av taxinäringen har inletts inom kommunikationsdepartementet för att följa pågående reform- och utvecklingsarbete — för vilket en närmare redogörelse lämnas i propositionen — och för att fortlöpande se över olika regleringsfrågor kring taxi. Avsikten är att genom detta arbete få fram underlag för en generell förändring av taxitrafikens reglering och därmed främja en högre effektivitet och en ökad kundservice. När åtgärder som föranleder en omprövning av grunderna i gällande lagstiftning aktualiseras är det föredragandens avsikt att återkomma till riksdagen.

Taxifrågor behandlas i ett flertal motioner, avseende främst en allmän avreglering av taxinäringen samt de regler som gäller i fråga om beställningscentraler och överlåtelse av trafiktillstånd.

I motion 1985/86:T389 (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till avveckling av taximonopolet. Motionärerna framhåller till en början att behovsprövningen i praktiken lett till att taxinäringen blivit ett skråväsende. I sammanhanget påtalas att bestämmelsen om skyldighet för taxiföretagen att tillhöra en beställningscentral förorsakat svåra tillämpningsproblem. Vidare framhåller motionärerna att nuvarande indelning i trafikområden motverkar ett rationellt utnyttjande av fordonen. Den reglerade prissättningen sägs också verka hämmande för konkurrensinitiativ, varför motionärerna förordar en taxekonstruktion som medger prisvariationer i takt med variationer i efterfrågan.

I motion 1986/87:T103 (fp) begärs att behovsprövningen avskaffas och att kravet på att tillhöra en beställningscentral upphör. Lämplighetsprövningen bör enligt motionärerna inskränkas till att omfatta vederbörandes lämplighet från trafiksäkerhetssynpunkt. Slutligen framhåller motionärerna att regeringen bör utarbeta en plan på hur taxinäringen skall avregleras.

I motionerna 1985/86:T424 (m) och 1986/87:T106 (m) framhålls att samhällets styrning av taxinäringen måste inskränkas till någon form av auktorisation av förarna och fastställande av en taxekonstruktion som bättre än den nuvarande ger möjlighet till priskonkurrens och lönsamhet. Nuvarande krav på anslutning till en beställningscentral och behovsprövningen är enligt motionärerna exempel på olämpliga, hämmande åtgärder.

I motion 1985/86:T407 (fp) påtalas behovet av konkurrerande beställningscentraler samt framhålls att behovsprövningen bör avskaffas.

I motion 1985/86:T296 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen.

I motionerna 1985/86:T249 (m) och 1986/87:T105 (c) framhålls att konkurrerande beställningscentraler bör upprättas i storstadsregionerna och att anslutning till beställningscentral inte minst i glesbygd bör vara frivillig. Sistnämnda krav framförs även i motionerna 1985/86:T263 (c), 1985/86:T399 (c) och 1985/86:T430 (m).

I motionerna 1985/86:T221 (c) och 1986/87:T105 (c) begärs en ändring i yrkestrafiklagen i syfte att underlätta överlåtelse av taxitillstånd. I den förstnämnda motionen erinras om att nuvarande regler härom, som trädde i kraft den 1 april 1984, innebär att trafiktillstånd för taxi "får överlåtas på någon annan endast om det finns synnerliga skäl" (2 kap. 21 § yrkestrafiklagen). Nu har det visat sig — säger motionären — att framför allt glesbygden blivit lidande av den nya bestämmelsen, något som inneburit en försämrad service och minskade möjligheter för kombinerade företag att leva vidare. På landsbygden och i mindre orter är ofta taxiverksamheten kombinerad med annan verksamhet t. ex. busstrafik, kioskrörelse e. d. Om en sådan rörelse överlåts är taxiverksamheten en viktig del av det sammanlagda underlaget för verksamheten, varför taxitillståndet måste kunna överlåtas. Enligt motionärerna bör det också generellt vara möjligt att — till skillnad från vad som gäller i dag — kunna överlåta en taxirörelse till en son eller dotter.

Liknande synpunkter framförs i den sistnämnda motionen.

Utskottet vill i anslutning till vad föredraganden anfört och med anledning av motionerna erinra om att frågorna om en allmän avreglering av taxinäringen, beställningscentraler och överlåtelse av trafiktillstånd senast behandlades av utskottet i dess av riksdagen godkända betänkande TU 1985/86:2.

I betänkandet sade sig utskottet inte stå främmande för tanken att modifiera den nuvarande regleringen av taxinäringen. En minskad reglering fick dock inte innebära att man slopade kravet på trafikutövarnas lämplighet. Vidare fann utskottet det angeläget med en översyn av möjligheterna att genom en modifierad behovsprövning eller på annat sätt åstadkomma ett ökat inslag av konkurrens inom taxitrafiken, främst i storstadsområdena.

I fråga om skyldigheten att tillhöra en beställningscentral konstaterade utskottet att bestämmelsen härom hade givit upphov till tre olika tillämpningsproblem. Detta förhållande ansågs böra föranleda "närmare överväganden huruvida det trafikpolitiska intresset av en effektiv förmedlingsverksamhet för taxitrafiken kan tillgodoses på annat sätt än genom nuvarande reglering".

Beträffande den år 1984 skärpta regleringen av överlåtelser av taxitillstånd erinrade utskottet — vid behandlingen av ett motionsyrkande med samma innebörd som de nu aktuella yrkandena — att skärpningen hade tillkommit för att stävja vissa missförhållanden inom taxinäringen. På grund av behovsprövningen hade på vissa orter antalet taxitillstånd inte utökats under lång tid. Att överta ett befintligt tillstånd hade därför för många kommit att bli den snabbaste och enklaste vägen att själva få ett sådant tillstånd. I praktiken hade detta medfört att höga ersättningsbelopp kommit att betalas för själva tillståndet. Frestelsen att använda oseriösa konkurrensmedel för att finansiera förvärvet kunde i många fall vara stor. Utskottet såg i och för sig inget skäl att ändra regleringen men konstaterade dennas samband med behovsprövningen. Frågan borde därför beaktas vid den översyn av behovsprövningen som utskottet hade funnit önskvärd.

Mot den sålunda angivna bakgrunden är det med tillfredsställelse som utskottet noterar föredragandens uttalande att en utveckling mot bättre kundservice inom taxinäringen skulle stimuleras genom en ökad konkurrens och minskad reglering, omfattande bl. a. ett närmande till de regler som redan gäller på godstrafikområdet.

I likhet med föredraganden finner utskottet dock angeläget att en minskad reglering av taxinäringen inte omfattar de regler i yrkestrafiklagen som avser tillståndshavarnas lämplighet.

Det är likaså med tillfredsställelse som utskottet noterar vad föredraganden anför om möjligheten att inom ramen för gällande reglering i vissa fall frångå huvudregeln om att taxiföretagen skall tillhöra en enda beställningscentral. Detsamma gäller vad som sägs i propositionen om att en minskning av den statliga regleringen och ett ökat kundinflytande sannolikt inte skulle få några negativa konsekvenser på tillgången till taxi i glesbygd. Kommuner och landsting svarar ju där för en mycket stor del av taxis inkomster och synes ha goda möjligheter att kunna säkerställa en kostnadsbesparande samordning av de samhällsbetalda resorna.

Vad gäller de motionsledes framställda kraven på en utvidgning av trafikområdena och en kostnadsanpassad taxa konstaterar utskottet också att föredraganden synes ha samma uppfattning som motionärerna.

Utskottet förutsätter vidare att den inom kommunikationsdepartementet pågående översynen av taxinäringen även omfattar den i motionerna 1985/86:T221 (c) och 1986/87:T105 (c) aktualiserade frågan om ändrade regler för överlåtelse av taxitillstånd.

I likhet med föredraganden vill utskottet understryka att en förutsättning för att en minskad reglering skall få åsyftat resultat och leda till en effektivare taxitrafik är ett aktivt engagemang från såväl taxibranschen själv som kommuner och landsting och andra stora kunder. De skilda förhållanden under vilka taxi bedriver sin verksamhet i olika regioner talar också för — som föredraganden betonar — att hänsyn bör tas till lokala och regionala förhållanden och att en betydande flexibilitet bör utmärka strävandena att åstadkomma en effektivare taxitrafik.

Yrkestrafiklagstiftningen är — som framhålls i propositionen — av komplicerad natur. Detta gäller inte minst regleringen av taxitrafiken. Utskottet finner det därför värdefullt att den inom kommunikationsdepartementet pågående översynen syftar till att få fram underlag för en generell förändring av regleringen för att främja en högre effektivitet och en ökad kundservice. Inom ramen för en sådan översyn bör det enligt utskottets mening finnas goda möjligheter att i ej obetydlig utsträckning tillgodose de önskemål om förändringar och förbättringar som uttalas i samtliga de motioner som nu är i fråga.

Med hänvisning härtill och till vad utskottet i övrigt nu anfört samt i avvaktan på resultatet av översynen finner utskottet sammanfattningsvis inte någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av motionsyrkandena, varför samtliga dessa avstyrks.

I motion 1985/86:T250 (c) yrkas att riksdagen antar vissa förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen. Ändringsförslagen avser slopande av taxiföretagens trafikeringsplikt och av behovsprövningen.

Enligt utskottets mening bör riksdagen — i avvaktan på resultatet av pågående översynsarbete — ej besluta om ändringar i yrkestrafiklagen. Med det sagda avstyrks motionen.

6 Yrkeschaufförers arbetsförhållanden

I motion 1985/86:T258 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade arbetsvillkor för yrkesbilförare i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag i betänkandet Bilarbetstid (SOU 1977:2).

Enligt vad utskottet erfarit har regeringen ej för avsikt att lägga bilarbetstidsutredningens betänkande till grund för förslag till lagstiftning. Utskottet förutsätter emellertid att bilarbetstidsfrågorna kommer att behandlas i samband med det trafikpolitiska översynsarbete som inletts i kommunikationsdepartementet.

Iakttagandet av gällande bilarbetstidsbestämmelser synes i ej obetydlig

utsträckning vara en fråga om övervakningsresurser. Till följd av riksdagens beslut i mars innevarande år (prop. 1985/86:100 bil. 8 s. 58—59, TU 10, rskr. 136) att föra över tillsynen av yrkesförares arbetstid från arbetarskyddsstyrelsen till trafiksäkerhetsverket har också större samlade resurser skapats för denna verksamhet. Innebörden härav är — enligt vad utskottet erfarit — att 74 tjänstemän över hela landet, mot tidigare 14, kommer att kunna kontrollera efterlevnaden av bilarbetstidsbestämmelserna.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet för närvarande inte någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning av motionen, varför denna avstyrks.

I motion 1985/86:T310 (s) behandlas *sysselsättningen för svenska yrkeschaufförer*. Motionärerna åberopar till en början en bestämmelse i förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort, enligt vilken ett utländskt körkort i regel inte medför rätt att föra lastbil eller buss i Sverige om fordonet är registrerat här. Vidare åberopas en bestämmelse i nämnda förordning enligt vilken trafiksäkerhetsverket får meddela undantag från bl. a. den förstnämnda bestämmelsen. Enligt motionärerna tillämpar verket dispensmöjligheten alltför generöst, varför svenska yrkeschaufförer finner sig utsatta för en besvärande konkurrens om arbetstillfällena på svenskregistrerade fordon i Sverige.

De svenska utlandschaufförerna blir också — fortsätter motionärerna — alltmer sällsynta på det internationella vägnätet. För kortsiktiga vinster gör svenska åkerier som opererar internationellt välutbildade svenska chaufförer arbetslösa till förmån för utländska, som ofta har lägre utbildning och inte sällan bryter mot arbetstidsbestämmelserna.

Motionärernas yrkande är att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad de sålunda anfört om sysselsättning för svenska chaufförer.

Enligt vad utskottet erfarit har trafiksäkerhetsverket medgivit ett antal svenska åkeriföretag dispenser med i regel ca två års giltighet från den av motionärerna åberopade bestämmelsen. Efter framställning från transportarbetareförbundet har verket emellertid beslutat att fr. o. m. den 1 juli 1985 inte medge dispenser till åkeriföretag, som inte tidigare beviljats sådana. Fr. o. m. utgången av innevarande år kommer inte heller tidigare medgivna dispenser att förlängas. Resultatet av verkets nya praxis blir att inga dispenser kommer att gälla längre än t. o. m. utgången av år 1987.

I den mån svenska yrkeschaufförers sysselsättning i trafik utomlands minskat synes en väsentlig förklaring härtill vara att söka i en rationaliserad lasthantering i den internationella godsfärjetrafiken. Rationaliseringen innebär att endast s. k. trailers, dvs. påhängsvagnar, transporteras med färjorna, medan transporterna till och från dessa sker på järnväg eller med dragbilar. I sistnämnda fall kan berörda åkerier finna det lämpligt att för en transport utomlands anlita en utländsk chaufför på grund av t. ex. dennes lokalkännedom och språkkunskaper.

Det problem som motionärerna pekar på synes utskottet i första hand vara en fråga för berörda arbetsmarknadsparter att ta ställning till. Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motionsyrkandet i huvudsak

tillgodosett, varför någon åtgärd från riksdagens sida inte synes erforderlig.

I motion 1985/86:T404 (c) begärs bestämmelser om obligatorisk installation av funktionellt riktiga *förarstolar i taxibilar*. Enligt motionären har många taxiachaufförer på grund av ryggbesvär inte kunnat fortsätta sitt arbete utan en speciellt utformad stol, varför arbetsmarknadsmyndigheterna i flera fall tillskjutit medel för att installera sådana stolar i både lastbilar och taxibilar. Stolarna i fråga — fortsätter motionären — finns på marknaden men betingar ett betydligt högre pris än en standardstol, något som till största delen beror på att de säljs i relativt litet antal. Ett obligatoriskt krav på funktionellt riktiga förarstolar skulle — hävdar motionären — medföra så låga priser att merkostnaden skulle upplevas som mycket rimlig.

Utskottet har förståelse för det berörda problemet men kan inte finna att dess lösning bör sökas genom någon riksdagens åtgärd. Däremot synes motionärens önskemål i väsentlig utsträckning kunna tillgodoses genom att taxis organisationer samordnar inköp av ifrågavarande utrustning åt sådana taxiförare som så önskar.

Med det sagda avstyrker utskottet motionen.

7 Övriga frågor

I motion 1985/86:T235 (m) behandlas *tyngre lastbilstrafik* mellan Bornholm och övriga Danmark, vilken i viss utsträckning går via Europaväg 14 *mellan Ystad och Malmö* samt med färja mellan Limhamn och Dragör. Motionärerna framhåller att man i Danmark för en där vanligt förekommande typ av dragbil med påhängsvagn tillåter en bruttovikt som med 2,5 ton överstiger den på det svenska vägnätet högsta tillåtna bruttovikten för samma fordonskombination. Den danska fordonskombinationens last måste därför lättas på 2,5 ton för att godset skall få transporteras via Skåne. Effekterna härav blir fördyrade transporter, en besvärligare trafikplanering och en uppenbar risk för ett sämre utnyttjande av färjekapaciteten. Motionärerna erinrar om att utskottet vid tidigare behandling av ifrågavarande spörsmål konstaterat att det inte är möjligt att generellt höja viktgränserna på svenska vägar. Dispens för högre vikter skulle dock — framhålls det i motionen — kunna ges på vägar med så god standard som t. ex. E 14 mellan Ystad och Malmö.

Enligt vad utskottet erfarit är det vägverkets praxis att dispenser av ifrågavarande slag medges endast för odelbara laster.

Som framgår av utskottets betänkande TU 1985/86:2 förs diskussioner mellan vägverken i de nordiska länderna beträffande de tekniska möjligheterna att få till stånd en ökad samordning av belastningsbestämmelserna. Utskottet anser det värdefullt att sådana diskussioner pågår och finner det angeläget att de svenska belastningsbestämmelserna — där så är möjligt och lämpligt — samordnas med motsvarande bestämmelser i de övriga nordiska länderna.

Utskottet, som utgår från att diskussionerna förs med sikte på att finna snara lösningar på problemen, föreslår att motionen lämnas utan åtgärd i avvaktan på de resultat varom parterna kan komma att enas.

I motion 1985/86:T307 (s) begärs en *översyn av reglerna för trafiktillstånd* i syfte att få till stånd en skyldighet för transportföretagen att inneha giltiga försäkringar för tillståndsperioden. Enligt motionärerna har det förekommit bränder, trafikolyckor och stölder i samband med bohagsflyttningar och t. o. m. att hela bohag har försvunnit och sålts i utlandet. De drabbade har emellertid inte kunnat få gottgörelse, eftersom flyttningsföretagen saknat försäkringar eller egna tillgångar för att täcka förlusterna.

Utskottet vill med anledning av vad motionärerna sålunda anfört till en början erinra om att trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen i allmänhet gäller utan tidsbegränsning. Trafiktillstånd kan dock under vissa förhållanden återkallas. Som framhålls i propositionen är tillstånden till beställningstrafik för godstransporter mycket mångsidiga och kan användas för utförande av praktiskt alla slags godstransporter. Det torde följaktligen ligga i sakens natur att en åkares behov av ansvarsförsäkring för transporterat gods varierar med godsets art och värde och att man inte rimligen kan kräva att alla tillståndshavare skall ha ett försäkringsskydd för alla slags godstransporter.

Enligt vad utskottet erfarit har Svenska åkeriförbundet — till vilket ca 80 % av alla svenska åkerier är anslutna — fastställt ansvars- och transportbestämmelser för bohags- och kontorsflyttning, vilka förbundet rekommenderar berörda medlemsföretag att tillämpa. Bestämmelserna omfattar bl. a. skyldighet för transportören att ha ansvarsförsäkring för transporterat gods.

Genom den information som lämnas av konsumentverket och i massmedia torde vidare allmänheten vara väl medveten om erforderligheten av att anlita seriöst skötta företag för utförande av olika slags tjänster, inte minst transporttjänster.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd påkallad med anledning av motionen, varför densamma avstyrks.

I motion 1985/86:T390 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om sådan ändring i yrkestrafikförordningen att den kommunala färdtjänsten kan utge *ersättning för färdtjänsttransport* till anhörig till den resande utan att den förre skall anses bedriva yrkesmässig trafik. Motionärerna hänvisar till en försöksverksamhet som bedrivits i Marks kommun, där kommunen givit ersättning åt personer som ombesörjt transporter av färdtjänstberättigade anhöriga. Kommunen har emellertid tvingats upphöra med denna verksamhet — säger motionärerna — eftersom det har visat sig att den strider mot yrkestrafikförordningen.

Det spörsmål som motionärerna behandlar är enligt utskottets mening en fråga som främst berör de instanser som har att tillämpa yrkestrafiklagstiftningen, dvs. länsstyrelsen, transportrådet och i sista hand regeringen (kommunikationsdepartementet). Utskottet är för sin del i vart fall inte berett att på grundval endast av det relaterade fallet förorda den begärda ändringen i yrkestrafikförordningen, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion 1985/86:T396 (s) begärs en *höjning av överlastavgifterna*. Enligt motionären innebär lagen (1972:435) om överlastavgift att gällande maximilast kan överskridas med 25 % för att överlastavgift skall kunna utkrävas efter en kontroll. Dessutom — fortsätter motionären — har överlastavgiften per kg inte höjts sedan år 1972, varför dess avhållande verkan i dag är snart

sagt obefintlig. För att avgiften skall behålla sin verkan bör den räknas upp med index.

Som framgår av utskottets betänkande TU 1985/86:2 har en arbetsgrupp tillsatts inom regeringskansliet med uppgift att överväga och lämna förslag om bl. a. en höjning av vägtrafikavgifterna. I avvaktan på resultatet av gruppens arbete synes motionen kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

8 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *en parlamentarisk översyn av yrkestrafiklagen*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T293 (vpk) yrkande 1,

2. beträffande *avveckling av tillståndsprövningen inom yrkestrafiken*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T389 (fp) i denna del,

3. beträffande *minskad byråkrati inom transportområdet*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T424 (m) yrkande 18 i denna del utan åtgärd,

4. beträffande *omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T106 (m) yrkande 2 utan åtgärd,

5. beträffande *1985 års busslinjereform*
att riksdagen med avslag på motionerna 1986/87:T103 (fp) yrkande 2, 1986/87:T105 (c) yrkande 1 och 1986/87:T106 (m) yrkande 5 lämnar utan erinran vad som anförs i propositionen om regleringen av busstrafiken i denna del,

6. beträffande *slopande av behovsprövningen för godslinjetrafiken*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del och med avslag på motion 1986/87:T104 (vpk) yrkande 1 i denna del
a) antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) med de ändringarna att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 1987 och att övergångsbestämmelsen gäller tiden före den 1 april 1987,
b) antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik med den ändringen att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 1987,

7. beträffande *slopande av lämplighetsprövningen för utövare av godslinjetrafik*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T106 (m) yrkande 4,

8. beträffande *transportförmedling*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del samt med avslag på motionerna 1986/87:T103 (fp) yrkande 1, 1986/87:T104 (vpk) yrkande 1 i denna del och 1986/87:T106 (m) yrkande 1 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1979:560) om transportförmedling med den ändringen att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 1987,

9. beträffande *en utredning av transportförmedlingsinstitutet*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T104 (vpk) yrkande 2,

10. beträffande *beställnings- och turisttrafik med buss*
att riksdagen med avslag på motion 1986/87:T105 (c) yrkande 2 lämnar utan erinran vad som anförs i propositionen om regleringen av busstrafiken i denna del,

11. beträffande *taxitrafik*
att riksdagen med avslag på motionerna 1985/86:T221 (c), 1985/86:T249 (m), 1985/86:T250 (c), 1985/86:T263 (c), 1985/86:T296 (m), 1985/86:T389 (fp) i denna del, 1985/86:T399 (c), 1985/86:T407 (fp), 1985/86:T424 (m) yrkande 18 i denna del, 1985/86:T430 (m), 1986/87:T103 (fp) yrkande 3, 1986/87:T105 (c) yrkandena 3—5 samt 1986/87:T106 (m) yrkande 3 lämnar utan erinran vad som i propositionen anförs om regleringen av taxitrafiken,

12. beträffande *yrkeschaufförers arbetsförhållanden*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T258 (s),

13. beträffande *sysselsättningen för svenska yrkeschaufförer*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T310 (s) utan åtgärd,

14. beträffande *förarstolar i taxibilar*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T404 (c),

15. beträffande *tyngre lastbilstrafik mellan Ystad och Malmö*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T235 (m) utan åtgärd,

16. beträffande *översyn av regleringen för trafiktillstånd*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T307 (s),

17. beträffande *ersättning för färdtjänsttransport*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T390 (vpk),

18. beträffande *höjning av överlastavgifterna*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T396 (s) utan åtgärd.

Stockholm den 25 november 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. En parlamentarisk översyn av yrkestrafiklagen (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Enligt utskottets mening är" och slutar med "härom avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Även enligt utskottets mening är det angeläget att en översyn av det slag och med den inriktning som motionärerna begär kommer till stånd.

Utskottet tillstyrker följaktligen motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *en parlamentarisk översyn av yrkestrafiklagen*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T293 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. Avveckling av tillståndsprövningen inom yrkestrafiken (mom. 2)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

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

Utskottet finner för sin del den etableringskontroll som för närvarande förekommer i yrkestrafiken i princip felaktig. Denna bransch bör enligt utskottets mening styras av samma regler om tillgång och efterfrågan som andra näringslivsgrenar har att arbeta med. Ett avskaffande av regleringen synes så mycket mer motiverat som den inte förmått fullgöra sitt syfte — att förhindra överetablering och illojal konkurrens. Den nuvarande tillståndsprövningen bör därför avvecklas och den omfattande byråkratin kring tillstånden tas bort.

Att avskaffa en reglering av det slag som yrkestrafiklagstiftningen utgör kommer inte att kunna ske utan att komplikationer uppstår. Sådana svårigheter får dock inte tas till intäkt för att de inskränkningar i näringsfriheten som regleringarna innebär behålls.

Det är angeläget att de skilda intressenter som är berörda av nuvarande trafiklagstiftning ges möjlighet att medverka i arbetet på att ta fram en plan för hur avvecklingen av regleringen skall ske. Det bör ankomma på regeringen att ta sådana kontakter under arbetet med att utarbeta avvecklingsplanen.

Av det anförda framgår att utskottet tillstyrker motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *avveckling av tillståndsprövningen inom yrkestrafiken*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T389 (fp) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp, Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Motionsyrkanden om" och slutar med "utan åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Med hänsyn till den stora vikt som trafikpolitiken har för utvecklingen i samhället bör också enligt utskottets mening en uppföljning av 1979 års trafikpolitiska beslut ske inom ramen för en parlamentarisk utredning.

Bland de många angelägna uppgifterna för en sådan utredning bör i detta sammanhang främst nämnas en radikal avreglering av den yrkesmässiga trafiken. Målsättningen bör därvid vara att låta även denna näring styras av konsumenternas efterfrågan. Utredningen bör vidare omfatta det arbete som nu bedrivs inom kommunikationsdepartementet på grundval av rapporten Kostnader och avgifter inom trafiksektorn.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T106 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

4. 1985 års busslinjereform (mom. 5)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Agne Hansson (c), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet förordar" och slutar med "följaktligen motionsyrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet finner det för sin del mycket anmärkningsvärt att regeringen ej avser att efterkomma riksdagens beslut den 15 maj 1986 att få sig förelagd förslag om upphävande av lagen om rätt att driva viss linjetrafik och av den lagstiftning i övrigt av betydelse i samband med denna lag varom riksdagen beslutade den 4 juni 1985.

Utskottet vidhåller bestämt sin uppfattning att regeringen bör förelägga riksdagen förslag om upphävande av ifrågavarande lagstiftning och tillstyrker följaktligen motionsyrkandena.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *1985 års busslinjereform*

att riksdagen med anledning av vad som anförs i propositionen om regleringen av busstrafiken i denna del samt med bifall till motionerna 1986/87:T103 (fp) yrkande 2, 1986/87:T105 (c) yrkande 1 och 1986/87:T106 (m) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

5. Slopande av behovsprövningen för godslinjetrafiken (mom. 6)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "tillstyrks lagförslagen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Den yrkesmässiga godstrafiken på väg kännetecknas av en överetablering som medfört en ökning av antalet överträdelser av regler i fråga om säkerhet, lastvikt, hastighet, arbetstid och ekonomisk redovisning m. m. Överträdelserna innebär — som föredraganden framhåller — en osund konkurrens och ofta betydande svårigheter för seriöst skötta transportföretag.

Mot den angivna bakgrunden finner utskottet det anmärkningsvärt att regeringen nu föreslår ett slopande av behovsprövningen för all den godstrafik som omfattas av yrkestrafiklagen. Enligt utskottets mening krävs en etableringskontroll av denna trafik för att motverka en fortsatt överetablering inom åkeribranschen med de angivna negativa följderna.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker motionsyrkandet om avslag på de i propositionen framlagda förslagen till lag om ändring i yrkestrafiklagen och till lag om ändring i lagen om rätt att driva viss linjetrafik. Regeringens förslag i nu nämnda delar avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

> 6. beträffande *slopande av behovsprövningen för godslinjetrafiken*
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T104 (vpk) yrkande 1 i denna del avslår de i propositionen framlagda förslagen till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) och till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,

6. Transportförmedling (mom. 8)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Agne Hansson (c), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet ansluter" och på s. 12 slutar med "tillstyrks lagförslaget" bort ersättas med text av följande lydelse:

Även enligt utskottets mening saknas skäl att pröva förmedlingsföretagens lämplighet. Lagen om transportförmedling bör därför upphävas och regeringen förelägga riksdagen förslag härom.

Vad utskottet nu har anfört, och som torde tillgodose syftet med de båda sistnämnda motionerna i här berörda delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Yrkandet i vpk-motionen om avslag på regeringens förslag till lag om ändring i lagen om transportförmedling avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

> 8. beträffande *transportförmedling*
> att riksdagen med anledning *dels* av det i propositionen framlagda

förslaget till lag om ändring i lagen (1979:560) om transportförmedling, *dels* av motionerna 1986/87:T103 (fp) yrkande 1 och 1986/87:T106 (m) yrkande 1 samt med avslag på motion 1986/87:T104 (vpk) yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

7. Transportförmedling (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet ansluter" och på s. 12 slutar med "tillstyrks lagförslaget" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den i vpk-motionen uttalade uppfattningen och tillstyrker följaktligen yrkandet om avslag på det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen om transportförmedling. Regeringens förslag i denna del avstyrks. Vidare avstyrks motionsyrkandena om upphävande av lagen.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *transportförmedling*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T104 (vpk) yrkande 1 i denna del avslår det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1979:560) om transportförmedling samt motionerna 1986/87:T103 (fp) yrkande 1 och 1986/87:T106 (m) yrkande 1.

8. En utredning av transportförmedlingsinstitutet (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den mening av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet står" och slutar med "följaktligen motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Ett samhälleligt huvudmannaskap för transportförmedling och godstransporter på väg framstår enligt utskottets mening som den säkraste garantin för att man skall komma till rätta med de allvarliga regelöverträdelser som i dag är allt för för vanliga inom den yrkesmässiga godstrafiken.

Utskottet delar sålunda motionärernas uppfattning att en utredning bör tillsättas med uppgift att framlägga förslag i enlighet med deras önskemål.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *en utredning av transportförmedlingsinstitutet*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T104 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

9. Beställnings- och turisttrafik med buss (mom. 10)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Agne Hansson (c), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "detsamma avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening hade det med tanke på den argumentering som anförs i propositionen och på föredragandens syn på skrivelsen från länsstyrelsen i Malmöhus län varit naturligt att regeringen framlagt förslag till en mer långtgående avreglering av beställnings- och turisttrafiken med buss än den aviserade ändringen i 2 kap. 21 § yrkestrafikförordningen. Förändringar i fråga om regleringen av denna trafik synes böra ske i huvudsaklig överensstämmelse med vad länsstyrelsen i Malmöhus län angivit.

Vad utskottet nu har anfört, och som torde tillgodose syftet med ifrågavarande motionsyrkande, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

> 10. beträffande *beställnings- och turisttrafik med buss*
>
> att riksdagen med anledning av vad som i propositionen anförs om regleringen av busstrafiken i denna del och motion 1986/87:T105 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

10. Taxitrafik (mom. 11)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "I likhet" och på s. 17 slutar med ""dessa avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

På godstrafikområdet avses behovsprövningen helt slopas. Utskottet anser för sin del att detsamma bör gälla för taxitrafiken. Vidare bör prövningen av trafikutövarnas lämplighet inskränkas till att kontrollera att vederbörande är lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt och välfrejdad.

Eftersom såväl taxiföretagen som kunderna torde ha intresse av en rationell förmedlingsverksamhet framstår vidare bestämmelsen om obligatorisk tillhörighet till en beställningscentral som onödig. Den bör följaktligen slopas.

En kostnadsanpassad taxa och utvidgade trafikområden utgör ytterligare exempel på hur taxinäringen kan effektiviseras och kundservicen förbättras.

Genom att behovsprövningen slopas bortfaller också behovet av nuvarande alltför strikta reglering i fråga om överlåtelse av trafiktillstånd.

Enligt utskottets mening bör regeringen snarast utarbeta en plan för en förenklad reglering av taxinäringen i enlighet med vad utskottet här angivit.

Genom detta ställningstagande torde syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga få anses i huvudsak tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *taxitrafik*

att riksdagen

a) med anledning av vad som anförs i propositionen om regleringen av taxitrafiken samt motionerna 1985/86:T221 (c), 1985/86:T249 (m), 1985/86:T263 (c), 1985/86:T296 (m), 1985/86:T389 (fp) i denna del, 1985/86:T399 (c), 1985/86:T407 (fp), 1985/86:T424 (m) yrkande 18 i denna del, 1985/86:T430 (m), 1986/87:T103 (fp) yrkande 3, 1986/87:T105 (c) yrkandena 3—5 samt 1986/87:T106 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) avslår motion 1985/86:T250 (c),

11. Taxitrafik (mom. 11)

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "I likhet" och på s. 17 slutar med "dessa avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

I likhet med föredraganden finner utskottet dock angeläget att en minskad reglering av taxinäringen inte omfattar de regler i yrkestrafiklagen som avser tillståndshavarnas lämplighet.

Enligt utskottets mening bör anslutning till en beställningscentral vara frivillig. Härigenom gagnas såväl kunder som taxinäringen genom att en flexibel anpassning till lokala förhållanden lättare åstadkommes.

För att lösa de växande svårigheter som taxi uppvisar i sin förmåga att tillgodose allmänhetens berättigade servicekrav torde det vidare vara lämpligt att inrätta konkurrerande parallella beställningscentraler som kan verka över sammanhängande storstadsområden, som ju för Stockholms, Göteborgs och Malmös del omfattar flera kommuner.

Utskottet delar också den i motionerna 1985/86:T221 (c) och 1986/87:T105 (c) uttalade uppfattningen att regeringen bör förelägga riksdagen förslag om ändringar — i enlighet med motionärernas önskemål — av nuvarande regler om överlåtelse av taxitillstånd.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionerna 1985/86:T221 (c) och 1986/87:T105 (c) yrkandena 3—5.

Genom detta ställningstagande torde syftet med motionerna 1985/86:T263 (c), 1985/86:T399 (c) och 1985/86:T430 (m) få anses tillgodosett.

Utskottets ställningstagande innebär vidare att syftet med samtliga övriga motionsyrkanden, som nu är i fråga, torde få anses delvis tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *taxitrafik*

att riksdagen

a) med bifall till motionerna 1985/86:T221 (c) och 1986/87:T105 (c) yrkandena 3—5 samt med anledning *dels* av vad som i propositionen anförs om regleringen av taxitrafiken, *dels* av motionerna 1985/86:T249 (m), 1985/86:T263 (c), 1985/86:T296 (m), 1985/86:T389 (fp) i

denna del, 1985/86:T399 (c), 1985/86:T407 (fp), 1985/86:T424 (m) yrkande 18 i denna del, 1985/86:T430 (m), 1986/87:T103 (fp) yrkande 3 och 1986/87:T106 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) avslår motion 1985/86:T250 (c),

12. Yrkeschaufförers arbetsförhållanden (mom. 12)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Enligt vad" och slutar på s. 18 med "denna avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Genom den skärpta lämplighetsprövningen för utövare av yrkesmässig godstrafik och de vidgade möjligheterna att återkalla trafiktillstånd, varom riksdagen beslutat på senare tid, har en avsevärd sanering inom åkeribranschen kunnat komma till stånd.

Det är vidare i och för sig tillfredsställande att kontrollen i fråga om iakttagande av gällande bilarbetstidsbestämmelser tillförts större resurser genom riksdagens beslut i mars innevarande år (prop. 1985/86:100 bil. 8 s. 58—59, TU 10, rskr. 136).

Men fortfarande kvarstår den viktiga frågan om bättre arbetsvillkor för yrkesförare olöst, trots de förslag härom som framlagts i bilarbetstidsutredningens betänkande. Det är enligt utskottets mening hög tid att regeringen förelägger riksdagen förslag i enlighet med betänkandet i fråga.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker motionen.

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

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *yrkeschaufförers arbetsförhållanden*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T258 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. Ersättning för färdtjänsttransport (mom. 17)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Det spörsmål" och slutar med "härom avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

I 1 kap 4 § yrkestrafikförordningen undantas vissa transporter från yrkestrafiklagens bestämmelser om vad som är att hänföra till yrkesmässig trafik. Utskottet finner det för sin del lämpligt att låta undantagsbestämmelsen omfatta även sådana transporter som motionärerna avser. Transport av en anhörig till en färdtjänstberättigad person torde — som framhålls i motionen — för de berörda framstå som ett fördelaktigt alternativ till den ordinarie färdtjänsten. Sannolikt skulle ett sådant alternativ också medföra lägre färdtjänstkostnader för kommunerna.

Av det anförda framgår att utskottet tillstyrker motionen.
Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *ersättning för färdtjänsttransport*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T390 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilt yttrande

Omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) anför:

Vpk har i motion 1985/86:T293, behandlad även i utskottets betänkande TU 1986/87:2, hävdat att det behövs en utveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut, bl. a. genom ett åtgärdsinriktat program. Vpk:s utgångspunkter skiljer sig dock markant från olika förslag om ökad konkurrens och uppluckring av lagstiftning och regelsystem, vilka är avsedda som en anpassning till EG-instansers transportpolitiska krav på länder utanför EG-området.

Jag är medveten om att 1990-talets trafikpolitik inte kan utvecklas utan internationella hänsynstaganden. Min uppfattning är att 1990-talets trafikpolitik kan och bör inriktas på att minska volymen av tunga landsvägstransporter samt att gynna utvecklingen av transporter på järnväg.

En sådan hushållning med resurser är ekologiskt inriktad och i samklang med de internationella strävanden som måste till för att minska luftföroreningar och skogsdöd i Norden och övriga Europa. Härvid skulle man också vinna möjligheter till en större regionalpolitisk rättvisa.

1 Förslag till

Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1979: 559)
dels att 2 kap. 8 § skall upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 5 och 8 §§, 2 kap. 9 § samt 4 kap. 2 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 kap.
	5 §
Med linjetrafik, beställningstrafik och turisttrafik avses följande.	*Yrkesmässig trafik kan bedrivas som godstrafik och, då det gäller persontransporter, som beställningstrafik, turisttrafik eller linjetrafik. Med beställningstrafik, turisttrafik och linjetrafik avses följande.*
Godstransporter	
1. Linjetrafik — *Yrkesmässig trafik för regelbunden transport av gods på en viss vägsträcka eller mellan vissa orter som sker utan att någon beställare förfogar över fordonet.*	
2. Beställningstrafik — *Yrkesmässig trafik som inte är linjetrafik.*	
Persontransporter	
1. Beställningstrafik med tyngre fordon — Yrkesmässig trafik för transport av personer och, i förekommande fall, gods i vilken lastbilar eller bussar med totalvikt över 3,5 ton 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.	
2. Beställningstrafik med lättare fordon — 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 och att ersättningen bestäms med hänsyn till transportsträckans längd och hur mycket fordonet utnyttjas och inte för varje passagerare för sig.	
3. Turisttrafik — Sådan yrkesmässig trafik för transport av personer och, i förekommande fall, gods som inte är beställningstrafik, om transporten ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är annat än själva transporten.	

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4. Linjetrafik	Sådan yrkesmässig trafik som inte är beställningstrafik eller turisttrafik.

8 §

Bestämmelserna om trafiktillstånd i denna lag skall *också* tillämpas *när det gäller* persontransporter *och linjetrafik för godstransporter* i följande fall.	Bestämmelserna i denna lag om trafiktillstånd skall *i fråga om* persontransporter tillämpas *även* i följande fall.
1. När antalet fordon i trafiken utökas.	
2. När bilar *eller släpfordon* byts ut och utbytet innebär en höjning av *den största lastvikt eller* det högsta antal passagerare som enligt tillståndet får transporteras i trafiken.	2. När bilar byts ut och utbytet innebär en höjning av det högsta antal passagerare som enligt tillståndet får transporteras i trafiken.
Bestämmelserna skall också tillämpas i fråga om överlåtelse av tillstånd till persontransporter.	*3. När trafiktillstånd överlåts.*

2 kap.

9 §

Endast den som har körkort med behörigheten C kan få tillstånd till *beställningstrafik för godstransporter.*	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.

4 kap.

2 §[1]

Har *beställningstrafik för godstransporter* eller beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon drivits utan tillstånd, döms den som för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transportens utförande till böter,	Har *godstrafik* eller beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon 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 persontransporter med tyngre fordon gäller endast den som yrkesmässigt sluter avtal om sådana transporter.

---

[1] Senaste lydelse 1984: 83.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987. Vad som föreskrivs om tillstånd till godstrafik skall tillämpas på sådana tillstånd till beställningstrafik för godstransporter och till linjetrafik för godstransporter, som har meddelats före den 1 januari 1987.

2 Förslag till

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

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

dels att 2 kap. 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 §	
Transportförmedling får drivas endast av den som har tillstånd till det. *Turlista får fastställas och* särskilda villkor får föreskrivas.	Transportförmedling får drivas endast av den som har tillstånd till det. Särskilda villkor får föreskrivas.
4 kap.	
1 §	
Den som driver transportförmedling utan tillstånd eller en tillståndshavare som bryter mot *turlista eller* någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet döms till böter.	Den som driver transportförmedling utan tillstånd eller en tillståndshavare som bryter mot någon särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet döms till böter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

3 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
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 *beställningstrafik för godstransporter.*	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.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1

Propositionens hemställan 2

Motioner framlagda med anledning av propositionen 2

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1986 3

Bakgrund 5

1. Yrkesmässig trafik 5
2. Transportförmedling 5

Utskottet 6

1 Övergripande synpunkter på yrkestrafiklagstiftningen 6
2 1985 års busslinjereform 9
3 Godstrafik 9
3.1 Godslinjetrafik 9
3.2 Transportförmedling 11
4 Beställnings- och turisttrafik med buss 12
5 Taxitrafik 13
6 Yrkeschaufförers arbetsförhållanden 17
7 Övriga frågor 19
8 Hemställan 21

Reservationer 22

Särskilt yttrande 30

Bilaga
Propositionens lagförslag 31