Trafikutskottets betänkande 1985/86:2

om vissa yrkestrafikfrågor m. m.

TU
1985/86:2

Sammanfattning

I betänkandet behandlas motionsyrkanden om yrkestrafikfrågor m. m. som väcktes under den allmänna motionstiden vid innevarande års riksmöte.

Ett yrkande i en fp-motion om avveckling av yrkestrafikregleringen avstyrks. Ett annat fp-yrkande om avveckling av regleringen av taxinäringen avstyrks likaså. Fp-ledamöterna reserverar sig i båda fallen.

Taxifrågor behandlas också i flera andra motioner. Sålunda begärs i en m-motion bl. a. att konkurrerande beställningscentraler skall tillåtas inom taxi. Vidare begärs i en c-motion ändrade regler i fråga om överlåtelse av taxitillstånd. Undantag från taxiföretagens skyldighet att tillhöra en gemensam beställningscentral behandlas i m- och c-motioner. Utskottet hänvisar i alla dessa frågor till pågående utredning och avstyrker yrkandena eller föreslår att de lämnas utan åtgärd.

I en c-motion begärs en avbyråkratisering av viss busslinjetrafik i Öresundsregionen. Motionen avstyrks med hänvisning till pågående svensk-danska diskussioner i frågan.

I en annan c-motion begärs att de svenska bestämmelserna om högsta tillåtna bruttovikt vid olika axelavstånd anpassas till bestämmelser i de nordiska länderna. Motionen avstyrks med hänvisning bl. a. till att viss sådan anpassning kommer att ske med verkan från den 1 april 1986.

Ett yrkande i en c-motion om bl. a. slopande av den nuvarande uppdelningen mellan beställningstrafik och turisttrafik avstyrks med hänvisning till pågående utredning.

En c-motion, vari begärs att regeringen fastställer vissa regler för s. k. dubbelkombinationer, bör enligt utskottet lämnas utan åtgärd under hänvisning till att sådana regler kommer att gälla från den 1 april 1986.

Ett yrkande i en vpk-motion om en översyn av lagen om överlastavgift bör enligt utskottet lämnas utan åtgärd, eftersom frågan om ändringar av lagen med den av motionärerna föreslagna inriktningen redan bereds inom regeringskansliet.

Motionerna

1984/85:442 av Rune Torwald m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 5 och 6),

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i

1 *Riksdagen 1985/86. 15 saml. Nr 2*

motionen anförs beträffande översyn av yrkestrafiklagen och i samband därmed reglerna för beställnings- och turisttrafik, tillståndsgivning etc.,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande dispensmöjligheterna för taxiföretag när det gäller anslutningsplikten till beställningscentraler.

1984/85:463 av Rune Torwald m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande möjligheterna att använda s. k. dubbelkombinationer även i Sverige.

1984/85:524 av Lennart Brunander och Anna Wohlin-Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ändring av yrkestrafiklagen 2 kap. 21 § på sätt som redovisas i motionen.

1984/85:529 av Sigvard Persson och Ulla Tillander (båda c) vari yrkas att riksdagen anhåller att regeringen tar upp förhandlingar med motsvarande dansk myndighet i syfte att lösa de i motionen redovisade problemen vid internationella landsvägstransporter.

1984/85:738 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande en översyn av lagen om överlastavgift.

1984/85:746 av Sigvard Persson och Ulla Tillander (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att de svenska bestämmelserna för högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd anpassas till bestämmelser i de nordiska länderna.

1984/85:1364 av Olle Grahn och Linnea Hörlén (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 12), att riksdagen beslutar att i syfte att uppnå en sund konkurrens och garantera näringsfriheten inom transportsektorn begära att regeringen presenterar ett förslag till avveckling av den nuvarande regleringen av yrkestrafik i enlighet med vad som anförs i motionen.

1984/85:1918 av Bengt Westerberg m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att i syfte att uppnå en sund konkurrens och garantera näringsfriheten inom transportsektorn begära att regeringen presenterar ett förslag till avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen i enlighet med vad som anförs i motion 1984/85:1505 (fp).

1984/85:1955 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 9 och 10),

9. att riksdagen hos regeringen begär sådana ändringar i yrkestrafikförordningen att konkurrerande beställningscentraler tillåts inom taxi,

10. att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en liberalisering av taxitillstånden.

1984/85:2570 av Hans Nyhage och Arne Svensson (båda m) vari yrkas att riksdagen beslutar att skyldigheten att tillhöra beställningscentral för att få utöva taxitrafik skall upphöra.

Utskottet

Inledning

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 bussar), 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. I fråga om persontransporter och linjetrafik för godstransporter styrs tillståndsgivningen även av regler som bl. a. innebär ett värn för strukturen inom transportsektorn. Tillstånd till dessa slag av yrkesmässig trafik får enligt yrkestrafiklagen meddelas endast om det kan konstateras att den avsedda trafiken behövs och i övrigt är lämplig. För beställningstrafik för godstransporter avskaffades däremot denna s. k. behovsprövning den 1 januari 1979 (prop. 1977/78:137, TU 1977/78:27, rskr. 1977/78:365).

Avveckling av yrkestrafikregleringen

I motion 1984/85:1364 (fp) yrkas att riksdagen – i syfte att uppnå en sund konkurrens och garantera näringsfriheten inom transportsektorn – beslutar begära att regeringen presenterar ett förslag till *avveckling av den nuvarande regleringen av yrkestrafiken.*

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande erinra om att det av riksdagen år 1979 fastställda målet för trafikpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Tillståndskravet och annan reglering av yrkestrafiken bör enligt utskottets mening ses mot bakgrund av det sålunda angivna målet. En helt oreglerad yrkestrafik medför faror för att denna i viss utsträckning drivs i oseriösa former med onödiga kostnader för näringen och samhällsekonomin som följd. En lämplighetsprövning kan följaktligen ej undvaras, om man vill säkerställa att yrkesmässig trafik bedrivs på ett tillförlitligt och lojalt sätt. Behovsprövningen torde få ses mot bakgrund av intresset att främja en god trafikstruktur och att motverka en skadlig överetablering. Så bör t. ex. sådana företag som driver linjetrafik med buss – även på dagar och tider då det är olönsamt – inte behöva utsättas för en okontrollerad konkurrens om de lönsamma körningarna. Behovsprövningen för linjetrafiken med buss synes f. ö. så mycket mer motiverad som den i stor utsträckning tillförs bidrag av skattemedel för att driften skall tryggas.

Regleringen av yrkestrafiken syftar inte bara till en tillfredsställande trafikförsörjning – på olika platser och tider – utan också till att garantera fordonens säkerhet och därmed passagerarnas eller godsets. Genom regleringen underlättas vidare en samordning av de olika samfärdsmedlen till gagn

för resenärerna och tranportörerna samt för dem som har att söka tillgodose deras efterfrågan på varor och tjänster.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

Taxifrågor

I motion 1984/85:1918 (fp) yrkas att riksdagen – i syfte att uppnå en sund konkurrens och garantera näringsfriheten inom transportsektorn – beslutar begära ett förslag till *avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen.* Avvecklingen kan enligt motionärerna ske genom att tillståndsprövningen för yrkestrafik avvecklas och den omfattande byråkratin kring tillstånden avskaffas.

Utskottet är – som framgår av dess yttrande i det följande – inte främmande för tanken att modifiera den nuvarande regleringen av taxinäringen. Att gå så långt att man – i enlighet med motionärernas önskan – slopar kravet på en lämplighetsprövning bör dock ej komma i fråga. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

I motion 1984/85:1955 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär sådana ändringar i yrkestrafikförordningen att *konkurrerande beställningscentraler* tillåts inom taxi.

Vidare framhålls i motionen att länsstyrelserna i sin tillståndsprövning bör vara mer liberala än för närvarande gentemot nya initiativ och konkurrerande taxiföretag. Bedömningen av ett nytt taxiföretags konkurrensmöjligheter bör åvila den som ansöker om tillstånd. Det är nödvändigt att kraven i yrkestrafikförordningen ses över. Motionärerna yrkar att vad de sålunda anfört skall av riksdagen ges regeringen till känna.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom kommunikationsdepartementet en översyn av yrkestrafiklagstiftningen med inriktning på bl. a. vissa taxifrågor. Utskottet finner för sin del denna översyn angelägen och förutsätter att den omfattar möjligheterna att genom en modifierad behovsprövning eller på annat sätt åstadkomma ett ökat inslag av konkurrens inom taxitrafiken, främst i storstadsområdena.

Vad gäller frågan om beställningscentraler vill utskottet erinra om att det stadgande härom som återfinns i yrkestrafikförordningen (1979:871) tillkom genom riksdagens beslut år 1980 med anledning av proposition 1979/80:142 om vissa taxifrågor (TU 1979/80:27, rskr. 1979/80:403). Stadgandet innebär en skyldighet för den som har taxitillstånd att vara ansluten till en beställningscentral, som är gemensam för ett eller flera trafikområden. Om särskilda skäl föreligger får den tillståndsgivande länsstyrelsen medge undantag från skyldigheten.

Enligt vad föredragande departementschefen framhöll i propositionen finns det i allmänhet inte något utrymme för flera beställningscentraler inom samma trafikområde. En effektiv trafikplanering – fortsatte föredraganden – liksom de stora investeringar som krävs för moderna, kanske datoriserade beställningscentraler torde omöjliggöra alltför små enheter. Uttalandet lämnades utan erinran från riksdagens sida.

I januari 1983 erinrade den dåvarande kommunikationsministern riksda-

gen – i ett svar på en fråga föranledd av ett hos regeringen anhängiggjort besvärsärende – om de i den nämnda propositionen återgivna uttalandena. Därvid framhöll han också att undantag, efter prövning från fall till fall, bör kunna medges från huvudregeln. Utskottet har i ett tidigare betänkande, TU 1983/84:11, sagt sig dela den sålunda uttryckta uppfattningen och gör så alltjämt. I sammanhanget bör nämnas att regeringen i februari innevarande år uppdrog åt transportrådet att företa en utvärdering av det s. k. TAXI 80-projektet, dvs. det datoriserade system för beställning av taxi som sedan några år tillämpas i bl. a. Stockholm, Göteborg och Malmö. Avsikten är att regeringen med tillgång till utvärderingen, som för närvarande pågår, skall besluta om den ytterligare utredning som kan erfordras för att pröva frågan om en ökad konkurrens inom taxinäringen i storstadsområdena.

Med hänvisning till vad utskottet nu anfört synes möjligheterna till en förutsättningslös närmare prövning av de av motionärerna berörda frågorna väl tillgodosedda. I avvaktan på resultatet av det pågående och det aviserade utredningsarbetet bör därför ifrågavarande yrkanden i motion 1984/85:1955 (m) kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

I motion 1984/85:524 (c) begärs en ändring i yrkestrafiklagen i syfte att underlätta *överlåtelser av taxitillstånd*. Motionärerna erinrar om att nuvarande regler härom, som trädde i kraft så sent som den 1 april 1984, innebär att trafiktillstånd för taxi "får överlåtas på någon annan endast om det finns synnerliga skäl" (2 kap. 21 § yrkestrafiklagen). Före nämnda tidpunkt gällde den ordningen att tillstånd till taxitrafik fick överlåtas på någon annan vid tillståndshavarens död eller konkurs eller om det fanns "andra skäl". Nu har det visat sig – fortsätter motionärerna – att framför allt glesbygden blivit lidande av de nya bestämmelserna, 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.

Utskottet vill med anledning av denna motion erinra om att ifrågavarande stadgande i yrkestrafiklagen behandlades i utskottets betänkande 1983/84:11 (prop. 1983/84:65, rskr. 1983/84:140). Av propositionen framgick att den föreslagna skärpningen i överlåtelsereglerna motiverades av ett önskemål att stävja vissa missförhållanden inom taxinäringen. I länsstyrelsernas praxis hade inte upprätthållits några strängare krav på att skäl för en överlåtelse skulle föreligga. Behovet av trafiken hade därför ofta inte prövats lika noggrant vid överlåtelser som vid nyetableringar. 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.

I samband med behandlingen av propositionen behandlade utskottet också en motion, vari man – liksom i den som nu är i fråga – motsatte sig den

ändrade lydelsen av ifrågavarande stadgande. Samma skäl som nu åberopades. Utskottet tillstyrkte emellertid regeringens förslag och avstyrkte motionen i det nämnda, av riksdagen godkända, betänkandet.

Den nya lydelsen av stadgandet har varit i kraft under endast omkring ett och ett halvt år. Utskottet, som alltjämt finner det angeläget att undvika de påtalade tidigare missförhållandena, ser i och för sig inget skäl att nu ompröva sitt ställningstagande. Frågan synes emellertid – på grund av sitt samband med behovsprövningen – böra beaktas inom ramen för det utredningsarbete som pågår inom kommunikationsdepartementet. Utskottet förutsätter att så sker. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte erforderlig, varför motionen avstyrks.

Taxis beställningscentraler behandlas även i motionerna 1984/85:442 (c) och 1984/85:2570 (m). Här gäller det emellertid inte möjligheten att etablera konkurrerande centraler inom samma trafikområde utan frågan om *undantag från skyldigheten att tillhöra en gemensam beställningscentral.* Som utskottet nämnt i det föregående får länsstyrelserna, då särskilda skäl föreligger, medge dispenser från denna skyldighet. Riktlinjer för dispensgivningen har angivits i en cirkulärskrivelse från transportrådet till länsstyrelserna. Enligt skrivelsen kan dispens ges bl. a.

- då trafikutövaren av ålder eller annan orsak kommer att upphöra med sin verksamhet inom ett fåtal år,
- då en anslutning skulle innebära stora ekonomiska påfrestningar för trafikutövaren,
- då trafikutövaren har sin huvudsakliga inkomstkälla från annat än taxiverksamheten – vilket inte torde vara sällsynt på landsbygden,
- då det är fråga om taxiverksamhet i glesbygdsområden med stora avstånd mellan de enskilda trafikutövarna samt
- för taxistationer med uppställningsplatser inom en tätortskommuns landsbygdsområde.

I den förstnämnda motionen, 1984/85:442 (c), framhåller motionärerna det angelägna i att dessa dispensregler finns kvar och att de tillämpas av transportrådet och i sista hand regeringen vid behandlingen av ifrågavarande ärenden. Motionärerna yrkar att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad de sålunda anfört.

I motion 1984/85:2570 (m) yrkas att riksdagen beslutar att skyldigheten att tillhöra beställningscentral för att få tillstånd att utöva taxitrafik skall upphöra. Nuvarande tvång – heter det i motionen – rycker i många fall undan grunden för taxirörelse i glesbygd, som ofta drivs som familjeföretag i kombination med en bensinstation, serviceverkstad o. d. Enligt motionärerna är vissa länsstyrelser alltför restriktiva i sin tillämpning av dispensreglerna. Hela frågan om tvångsanslutning måste därför omprövas. Tillstånd att utöva taxitrafik får inte kopplas till tvånget att tillhöra en beställningscentral. Utebliven anslutning får inte innebära indraget tillstånd.

Enligt utskottets mening är gemensamma beställningscentraler värdefulla för att samordna taxitrafiken och därmed öka kapacitetsutnyttjandet. Härigenom uppnås rationaliserings- och effektivitetsvinster av betydelse inte

bara för det stora flertalet taxiföretag utan också för kunderna, bland vilka kommuner och landsting svarar för den övervägande delen av taxis intäkter. Genom att förmedlingsverksamheten för taxitrafiken drivs i så effektiva former som möjligt tillgodoses också det samhällsekonomiska synsätt som enligt 1979 års riksdagsbeslut (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr. 1978/79:419) skall vara vägledande för trafikpolitiken.

Som framgår av proposition 1983/84:65 om vissa yrkestrafikfrågor och utskottets betänkande TU 1983/84:11 med anledning av propositionen har det i yrkestrafikförordningen år 1980 införda stadgandet om skyldighet att tillhöra en gemensam beställningscentral givit upphov till tre olika tillämpningsproblem. Det första problemet gäller den nu aktuella frågan om undantag från skyldigheten att tillhöra en central. Det andra problemet är huruvida skyldigheten att tillhöra en gemensam beställningscentral utgör hinder för ett taxiföretag att tillhöra två eller flera sådana centraler. Det tredje problemet är att skyldigheten att tillhöra en beställningscentral på vissa håll kommit i konflikt med det faktum att någon skyldighet att tillhöra en taxiförening – som i allmänhet driver beställningscentralerna – inte föreligger.

Vad gäller det första problemet tillgodoser enligt utskottets mening de nämnda dispensreglerna i erforderlig utsträckning sådana taxiföretag, särskilt i glesbygd, som önskar bedriva sin verksamhet utan att vara anslutna till en gemensam beställningscentral. En ofrånkomlig följd av anslutningsskyldigheten är att taxitillstånd kan vägras eller återkallas, om inte undantag från skyldigheten medges.

Det andra problemet har utskottet behandlat i det föregående, i samband med konkurrensfrågorna.

Det tredje problemet har på regeringens uppdrag studerats av transportrådet, som i juni innevarande år redovisat uppdraget i en promemoria Gemensamma beställningscentraler, organisationsformer, krav på föreningstillhörighet, m. m.

Tillämpningsproblemens art och omfattning är faktorer som enligt utskottets mening bör föranleda närmare överväganden huruvida det trafikpolitiska intresset av en effektiv förmedlingsverksamhet för taxitrafiken kan tillgodoses på annat sätt än genom nuvarande reglering. Utskottet utgår från att en förutsättningslös prövning av möjligheterna härtill sker i samband med den i kommunikationsdepartementet pågående översynen av yrkestrafiklagstiftningen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte nu anledning till någon sådan riksdagens åtgärd som begärs i motionerna 1984/85:442 (c) och 1984/85:2570 (m), varför yrkandena härom avstyrks.

Vissa internationella landsvägstransporter

I motion 1984/85:529 (c) vill man förenkla och avbyråkratisera viss *linjetrafik med buss i Öresundsregionen*. Motionärerna utgår i sin framställning från den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, AETR. Enligt denna överenskom-

melse gäller för bussar i internationell trafik antingen att de skall vara utrustade med färdskrivare eller att föraren skall ha en personlig förarbok. Motionärerna framhåller att Malmöhus län berörs av tre internationella busslinjer, nämligen Köpenhamn–Ystad, Köpenhamn–Malmö–Lund och Kastrup–Malmö. Enligt de berörda trafikföretagen – fortsätter motionärerna – bedrivs trafiken enligt fasta tidtabeller och med schemalagda arbetstider för förarna. Denna korta gränsöverskridande trafik bör därför kunna jämställas med nationell trafik, för vilken inte erfordras vare sig färdskrivare eller personlig förarbok.

Enligt vad utskottet erfarit pågår svensk–danska diskussioner på departementsnivå för att lösa ifrågavarande spörsmål. Då någon riksdagens åtgärd sålunda för närvarande inte synes erforderlig avstyrks motionen.

I motion 1984/85:746 (c) behandlas *lastbilstrafiken mellan Bornholm och övriga Danmark,* vilken i viss utsträckning går via Skåne. 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 om transporten inte går direkt mellan Rönne och en annan dansk hamn utan via Rönne–Ystad, Skåne och en annan dansk hamn. Motionärerna yrkar att riksdagen hos regeringen begär att de svenska bestämmelserna om högsta tillåtna bruttovikt vid olika axelavstånd anpassas till bestämmelser i de nordiska länderna.

Utskottet vill med anledning av denna motion erinra om att vägnätet i de nordiska länderna successivt har byggts ut utifrån de i resp. land rådande förutsättningarna. Framför allt skillnader i topografi och klimat men även olikheter i näringslivsstrukturen har medfört att de nordiska vägnäten har olika utformning och standard.

Sverige har ett mycket omfattande statligt vägnät. Praktiskt taget hela det statliga vägnätet är i dag upplåtet för 10 tons axel- och 16 tons boggitryck. Ökningen av det tillåtna axel- och boggitrycket från 8/12 ton till 10/16 ton på statsvägnätet har endast i en del fall föregåtts av förbättringar av bärigheten. Genom olika undersökningar har vidare klarlagts att slitaget på vägnätet ökar mycket kraftigt om de belastningar vägnätet utsätts för ökar. Belastningsbestämmelserna måste därför efterlevas.

För att möjliggöra effektiva vägtransporter tillåts i Sverige fordon och fordonskombinationer med en totallängd av 24 meter. Den maximalt tillåtna bruttovikten uppgår till 51,4 ton. Genom ändringar i vägtrafikkungörelsen (1972:603), som träder i kraft den 1 april 1986, anpassas de svenska belastningsbestämmelserna till vad som gäller internationellt. Bruttoviktsbestämmelserna för fordonskombinationer med s. k. kort dragstång görs mer generösa och vidare anpassas den högsta tillåtna bruttovikten vid vissa axelavstånd till vad som för närvarande tillämpas för de internationella s. k. TIR-transporterna. De nya bestämmelserna medför avsevärda förenklingar för transportörerna.

Enligt vad utskottet har erfarit pågår därtill diskussioner mellan vägverken i de nordiska länderna beträffande de tekniska möjligheterna att få till stånd

ytterligare 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.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte anledning till någon sådan riksdagens åtgärd som begärs i motionen. Yrkandet härom avstyrks följaktligen.

Övriga frågor

I motion 1984/85:442 (c) begärs en översyn av yrkestrafiklagstiftningen. Motionärerna vill slopa den nuvarande uppdelningen mellan beställnings- och *turisttrafik,* som sägs innebära alltför mycket av administrativa problem utan några positiva effekter för samhället. Vidare understryks vikten av att länsstyrelserna generöst behandlar ansökningar från bussföretag, som svarar för linjetrafik utanför tätortsregionerna, att få utnyttja sina fordon för turist- och beställningstrafik samt för uthyrning. Sådana verksamheter får inte – betonar motionärerna – bli ett monopol för de största bussföretagen i storstadsområdena.

Den översyn av yrkestrafiklagstiftningen som för närvarande pågår inom kommunikationsdepartementet omfattar enligt vad utskottet erfarit bl. a. frågan om att slopa kravet på särskilt tillstånd för turisttrafik. Vad gäller länsstyrelsernas tillståndsprövning utgår utskottet självfallet från att den sker i enlighet med gällande bestämmelser, varför det inte kan bli fråga om att bussföretag i storstadsområden skulle ensidigt gynnas vid denna prövning.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte skäl för någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandet. Detta avstyrks därför.

I motion 1984/85:463 (c) behandlas *s. k. dubbelkombinationer.* Härmed avses fordonskombinationer som består av en dragbil med två påhängsvagnar. Motionärerna hänvisar till en försöksverksamhet i samband med ett forskningsprojekt som givit vid handen bl. a. att ett allmänt utnyttjande av dubbelkombinationer skulle innebära en minskning av transportkostnaderna med nästan 1 miljard kronor per år. Motionärerna vill att regeringen snarast fastställer regler och andra villkor för användningen av dubbelkombinationer i Sverige.

Genom en ändring i 66 § vägtrafikkungörelsen, som träder i kraft den 1 april 1986, har trafiksäkerhetsverket bemyndigats föreskriva att dubbelkombinationer får föras med högre hastighet än 40 km/tim. Av regeringens förordningsmotiv 1985:4 framgår att dubbelkombinationer i samband med den av motionärerna nämnda försöksverksamheten har fått framföras med 70 km/tim. Enligt föredraganden är erfarenheterna av försöken – både från trafiksäkerhetsmässig och transportekonomisk synpunkt – sådana att vissa dubbelkombinationer generellt bör tillåtas att framföras med 70 km/tim. Föredraganden är dock inte beredd att redan nu helt jämställa alla dubbelkombinationer med t. ex. lastbilar med släp, som ju i dag får köras i 70 km/tim. Särskilda villkor i fråga om utrustning och konstruktion bör krävas. Enligt vad utskottet erfarit är trafiksäkerhetsverket i färd med att utforma de

erforderliga föreskrifterna på grundval av de erfarenheter som vunnits under försöksverksamheten.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motionsyrkandet tillgodosett, varför detta bör kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1984/85:738 (vpk) framhålls att överträdelser av gällande belastningsbestämmelser orsakar ökat slitage på vägar och ökade skador på broar. Motionärerna begär en *översyn av lagen* (1972:435) *om överlastavgift* i syfte främst att höja avgifterna och att effektivisera indrivningen av dem. Avgifterna har inte justerats sedan lagen trädde i kraft år 1973 – fortsätter motionärerna – och de skulle nu behöva höjas 2,5 à 3 gånger enbart för att återställas till den realvärdenivå de hade vid lagens ikraftträdande. Motionärerna påpekar också att ca 40 % av de påförda avgifterna inte betalas och vill att åtgärder vidtas för att stärka betalningsviljan.

Enligt vad utskottet erfarit har vägverket i en skrivelse till kommunikationsdepartementet föreslagit en översyn av lagen om överlastavgift med den av motionärerna angivna inriktningen. Utskottet, som redan i det föregående understrukit nödvändigheten av att belastningsbestämmelserna iakttas, finner i likhet med verket och motionärerna en sådan översyn angelägen. Överträdelser av belastningsbestämmelserna medför inte bara ett ökat behov av underhålls- och ombyggnadsarbeten på vägnätet. Överlaster kan också påverka trafiksäkerheten i negativ riktning. Härtill kommer att efterlevnad av gällande bestämmelser är en viktig förutsättning för en sund konkurrens på transportmarknaden. Genom överlaster kan en fordonsägare skaffa sig konkurrensfördelar på bekostnad av de företagare som driver sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna. En god efterlevnad förutsätter emellertid en effektivare övervakning än för närvarande och därmed ökade resurser för detta ändamål.

Utskottet har vidare erfarit att en arbetsgrupp tillsatts inom regeringskansliet (kommunikations-, justitie- och finansdepartementen) för att överväga och lämna förslag om den framtida inriktningen av trafikövervakningen i syfte att effektivisera densamma. Till gruppens uppgifter hör att närmare pröva vägverkets framställning. I avvaktan på resultatet härav synes motionsyrkandet kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *avveckling av den nuvarande regleringen av yrkestrafiken*

att riksdagen avslår motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 12,

2. beträffande *avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen*

att riksdagen avslår motion 1984/85:1918 (fp),

3. beträffande *konkurrerande beställningscentraler m. m.*

att riksdagen lämnar motion 1984/85:1955 (m) yrkandena 9 och 10 utan åtgärd,

4. beträffande *överlåtelser av taxitillstånd*
att riksdagen avslår motion 1984/85:524 (c),

5. beträffande *undantag från skyldigheten att tillhöra en gemensam beställningscentral*
att riksdagen
a. avslår motion 1984/85:442 (c) yrkande 6,
b. avslår motion 1984/85:2570 (m),

6. beträffande *linjetrafik med buss i Öresundsregionen*
att riksdagen avslår motion 1984/85:529 (c),

7. beträffande *viss lastbilstrafik mellan Bornholm och övriga Danmark*
att riksdagen avslår motion 1984/85:746 (c),

8. beträffande *turisttrafik m. m.*
att riksdagen avslår motion 1984/85:442 (c) yrkande 5,

9. beträffande *s. k. dubbelkombinationer*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:463 (c) yrkande 3 utan åtgärd,

10. beträffande *översyn av lagen om överlastavgift*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:738 (vpk) yrkande 2 utan åtgärd.

Stockholm den 14 november 1985

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Lars Hedfors (s) och Viola Claesson (vpk).

Reservationer

1. Avveckling av den nuvarande regleringen av yrkestrafiken (mom. 1)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Utskottet vill" och på s. 4 slutar med "avstyrks motionsyrkandet" 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. Problemen härmed löses inte genom regleringar utan i stor utsträckning genom en rimligare skattelagstiftning och ett lägre skattetryck för de småföretagare som i dag frestas att

tillgripa illojala konkurrensmetoder.

Enligt utskottets mening bör den nuvarande tillståndsgivningen avvecklas och den omfattande byråkratin kring tillstånden tas bort.

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

Avvecklingen av regleringarna bör ske successivt på ett sådant sätt att marknaden får förutsättningar att anpassa sig till att i huvudsak samma förhållanden kommer att råda inom person- och godstransportnäringarna som inom andra branscher.

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 regleringsavvecklingen 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 anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *avveckling av den nuvarande regleringen av yrkestrafiken*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen (mom. 2)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening är en avveckling av yrkestrafikregleringen inte minst angelägen beträffande den del av densamma som avser taxinäringen. Man får emellertid inte bortse från att förhållandena vad gäller kundunderlag och tillgång på taxibilar skiljer sig mellan glesbygd och tätorter. I många glesbygdsområden är kommunen en viktig kund (t. ex. genom efterfrågan på skolskjutsar), vilket ger ett visst minimiunderlag för taxitjänster.

Genom konkurrens ges möjlighet till bättre och effektivare trafik, vilket även kommer utövande taxiförare till godo genom lönsamhet i företaget. Nuvarande ordning konserverar verksamheten och gör det svårt att införa nyheter för att kunna rationalisera och pressa priserna.

Avvecklingen av regleringen bör ske successivt på ett sådant sätt att marknaden får förutsättningar att anpassa sig till att i huvudsak samma förhållanden kommer att råda inom taxinäringen som inom andra branscher.

Det är angeläget att de skilda intressenter som är berörda av nuvarande reglering av taxinäringen ges möjlighet att medverka i arbetet på att ta fram en plan för hur regleringsavvecklingen 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 anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *avveckling av den nuvarande regleringen av taxinäringen*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:1918 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,