Trafikutskottets betänkande 1983/84:11

om vissa yrkestrafikfrågor m. m. (prop. 1983/84:65)

I betänkandet behandlas
dels proposition 1983/84:65 om vissa yrkestrafikfrågor m. m.;
dels motioner framlagda med anledning av propositionen,
dels motioner om yrkestrafikfrågor m. m. framlagda under den allmänna motionstiden 1983.

Propositionen

I propositionen har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559).

Det i propositionen framlagda lagförslaget har tagits in i *bilaga* till detta betänkande.

I propositionen lämnas förslag till fortsatta åtgärder mot regelöverträdelser och illojal konkurrens inom yrkestrafiksektorn. Bl. a. föreslås ändrade regler för överlåtelse av taxitillstånd, och det s. k. transportköparansvaret föreslås preciserat och utvidgat.

Motioner framlagda med anledning av propositionen

I motion 1983/84:265 av Claes Elmstedt m. fl. (c) yrkas

1. att riksdagen beslutar att avslå förslaget till ändring av yrkestrafiklagen 2 kap. 21 §,
2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om beställningscentraler för taxi,
3. att riksdagen beslutar att med avslag på regeringens förslag till lydelse av yrkestrafiklagen 4 kap. 2 § anta följande förslag till lydelse av nämnda paragraf: "Har beställningstrafik för godstransporter 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",
4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om kungörelseannonsering,

5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om bilarbetstid.

I motion 1983/84:266 av Bengt Silfverstrand och Hans Pettersson i Helsingborg (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående arbetstider m. m. för yrkesbilförare.

I motion 1983/84:267 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen avslår propositionens förslag beträffande ändringar i yrkestrafiklagens 2 kap. 21 § och 3 kap. 1 §,

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

I motion 1983/84:268 av Olle Grahn (fp) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående avveckling av nuvarande regler för meddelande av trafiktillstånd,

2. att riksdagen beslutar att avslå propositionens förslag om förändring av 2 kap. 21 § och 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen,

3. att riksdagen beslutar att avslå propositionens förslag om samhällskontrollerad utbildning för blivande tillståndshavare,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om vikten av att frivilliga föreningssammanslutningar skall kunna hyra bussar utan förare,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande information vid förändring av transportköparansvaret.

I motion 1983/84:269 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 3–5),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om införandet av en samhällsekonomisk behovsprövning för beställningstrafik av godstransporter,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om regler för arbets- och vilotid,

4. att riksdagen hemställer hos regeringen om förslag till skärpt påföljd och skärpta sanktioner för olaga yrkesmässig trafik,

5. att riksdagen hemställer hos regeringen om en översyn av hela den yrkesmässiga lastbilstrafiken och dess framtida organisation i en planerad och samordnad trafikapparat.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1983

I motion 1982/83:769 av Karin Ahrland (fp) och Claes Elmstedt (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om nödvändig ändring i yrkestrafikförordningen.

I motion 1982/83:776 av Ingrid Hemmingsson (m) yrkas att riksdagen beslutar upphäva bestämmelsen i yrkestrafiklagen om att tillstånd skall sökas för turisttrafik.

I motion 1982/83:1411 av Filip Fridolfsson m. fl. (m,c,fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående anslutning till beställningscentral enligt 10 § yrkestrafikförordningen.

I motion 1982/83:1927 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om

att länsstyrelserna skall vara mera liberala i sin syn på nya initiativ och konkurrens inom taxi.

I motion 1982/83:1930 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen uttalar att länsstyrelserna bör vara mer liberala i sin syn på nya initiativ och ökad konkurrens inom taxi,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående anslutning till beställningscentral enligt 10 § yrkestrafikförordningen.

I motion 1982/83:1933 av Ingegerd Elm m. fl. (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen låter utvärdera omfattningen och konsekvenserna av bussuthyrningsverksamheten.

I motion 1982/83:1944 av Sven Henricsson (vpk) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om en utredning med målsättningen att åstadkomma en bättre organisation av den yrkesmässiga lastbilstrafiken och därmed tryggare arbetsförhållanden i branschen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen i övrigt anförs om den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

I motion 1982/83:1966 av Per Stenmarck och Rolf Clarkson (båda m) yrkas att riksdagen upphäver lagen om biluthyrning (1979:561) och förordningen om biluthyrning (1979:873).

I motion 1982/83:1974 av Margareta Winberg m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 4),

2. att riksdagen hos regeringen begär översyn av reglerna för tillståndsgivning för trafikföretag,

4. att riksdagen hos regeringen begär att försöksverksamhet med turisttrafik förläggs till Jämtland.

I motion 1982/83:2160 av Gunnar Hökmark m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen i enlighet med vad som i motionen anförs begär förslag till lagstiftning inom trafikområdet som öppnar möjligheter för konkurrerande trafikbolag och konkurrens inom taxitrafiken.

I motion 1982/83:2161 av Gunnar Hökmark m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till restriktivare regler för skattesubventionering av offentliga bolag inom trafikområdet.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1982/83:2160 (m).

Utskottet

I propositionen erinras inledningsvis om att den nya yrkestrafiklagstiftningen, som trädde i kraft den 1 januari 1980, har förändrats i vissa hänseenden. Genom proposition 1981/82:78 om vissa yrkestrafikfrågor (TU 1981/82:30, rskr 1981/82:302) förenklades och avbyråkratiserades yrkestrafiklagstiftningen i vissa avseenden. Samtidigt genomfördes åtgärder för att komma till rätta med de olagligheter som förekommer inom branschen. Enligt föredraganden krävs nu ytterligare förbättringar i yrkestrafiklagstiftningen i syfte framför allt att bekämpa regelöverträdelserna och den illojala konkurrensen.

1 Samhällets ramar för den yrkesmässiga trafiken

Under denna rubrik i propositionen erinras om att yrkesmässig trafik endast får bedrivas efter särskilt tillstånd. Trafiktillstånd får endast ges till dem som bedöms vara lämpliga att driva verksamheten. Vid denna lämplighetsprövning tas hänsyn till yrkeskunnande, personliga och ekonomiska förhållanden m. m. I fråga om yrkesmässiga persontransporter och linjetrafik för godstransporter görs även en behovsprövning i syfte att värna strukturen inom transportsektorn. Utöver reglerna i yrkestrafiklagstiftningen skall trafikföretagen – heter det vidare i propositionen – naturligtvis följa reglerna om beskattning, redovisning etc.

Föredraganden betonar att den övervägande delen av transportverksamheten bedrivs i seriösa former. Allvarliga problem förekommer dock med brott mot vägtrafik-, yrkestrafik- och fordonslagstiftningen samt olika slag av överträdelser av de regler som gäller för all näringsverksamhet. Åsidosättande av olika fordons- och vägtrafikbestämmelser kan leda till trafikolyckor som i sin tur orsakar samhället kostnader. Överlaster medför ökade kostnader för väghållaren, dvs. staten, kommunerna eller enskilda väghållare. Föredraganden erinrar vidare om att samhällets inkomster av skatter och avgifter minskas genom att företagare – inom transportnäringen liksom i

andra branscher – inte deklarerar sina inkomster, inte registrerar sig för mervärdeskatt eller redovisar källskatt för sina anställda eller arbetsgivaravgift eller inte betalar vägtrafikskatt. Transportföretagare som agerar på ett sådant sätt övervältrar – framhåller föredraganden – samhällets kostnader för bl. a. vägtrafiken på sina konkurrenter och övriga skattskyldiga. Utnyttjandet av lagstridiga konkurrensmedel kan i sämsta fall medföra en utslagning av seriösa företag med negativa samhällsekonomiska effekter i form av arbetslöshet m. m. I sammanhanget erinras om att 1979 års trafikpolitiska beslut innebär att ett samhällsekonomiskt synsätt skall prägla trafikpolitiken.

Mycket har redan gjorts – heter det vidare i propositionen – för att motverka de missförhållanden som finns inom vägtransportsektorn. Mer behöver dock göras, och föredraganden har därför initierat ett arbete med sikte på att få fram regler, som kan förbättra möjligheterna att skydda marknaden mot ovederhäftiga företag.

I motion 1983/84:268 (fp) framhålls att den prövning som i dag sker vid meddelande av trafiktillstånd inte endast utgår från trafiksäkerhetsmässiga aspekter utan även omfattar den sökandes lämplighet utifrån en rad i andra sammanhang främmande aspekter. Vidare görs – framhåller motionären – en prövning av näringsstrukturella aspekter som borde vara främmande för den fria marknadsutövningen i vårt land. Att genom politiska beslut slå vakt om en bestående struktur inom en näring strider mot medborgarnas ekonomiska intressen och motverkar samhällets intresse av en effektivt fungerande transportnäring. Tillgång och efterfrågan på den service som yrkestrafiken tillhandahåller – heter det vidare i motionen – bör styras av kundernas krav, inte politikernas uppfattning om dessa. Förberedelser bör därför vidtas för en *avveckling av nuvarande reglering av yrkestrafiken.*

Utskottet vill med anledning av ifrågavarande 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. Som föredraganden framhåller kan en i oseriösa former bedriven yrkesmässig trafik medföra onödiga kostnader av olika slag för samhällsekonomin. Tillståndskravet och lämplighetsprövningen behövs enligt utskottets mening inte minst för att man skall kunna söka säkerställa att yrkesmässig trafik bedrivs på ett ansvarsmedvetet och lojalt sätt. Utskottet delar vidare föredragandens uppfattning att en behovsprövning erfordras i fråga om den yrkesmässiga persontrafiken och linjetrafiken för godstranporter för att värna tranportsektorns struktur.

Utskottet kan sålunda inte ansluta sig till motionärens uppfattning att regleringen av yrkestrafiken bör avvecklas. Härav följer att motion 1983/84:268 (fp) i nu berörd del avstyrks.

I motion 1982/83:776 (m) yrkas att riksdagen beslutar upphäva bestämmelsen i yrkestrafiklagen om *tillstånd för turisttrafik*.

Motionen ger utskottet anledning erinra om yrkestrafiklagens definition av 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". Vad det är fråga om är med andra ord s. k. paketresor med buss. De skäl för kravet på tillstånd och lämplighetsprövning som utskottet angivit för yrkesmässig trafik i allmänhet gäller även turisttrafiken. Vidare behövs enligt utskottets mening en kontroll av att ifrågavarande trafik är turisttrafik i yrkestrafiklagens mening. Det vore eljest alltför lätt att kringgå de regler om behovsprövning som gäller för linjetrafik med buss. Sådan prövning behövs – som framhållits – som ett värn för strukturen inom transportsektorn.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen.

I motion 1982/83:1944 (vpk) begärs en utredning om en bättre organisation av den yrkesmässiga lastbilstrafiken och därmed tryggare arbetsförhållanden i branschen. Motionären vill också ha en lagstiftning som gör det möjligt att planmässigt styra trafiken inom landtrafiksektorn.

Även i motion 1983/84:269 (vpk) begärs en översyn av den yrkesmässiga lastbilstrafiken och dess framtida organisation i en planerad och samordnad trafikapparat. Vidare yrkas i sistnämnda motion att en samhällsekonomisk behovsprövning införs för beställningstrafik av godstransporter samt att regeringen lämnar förslag till skärpta påföljder för olaga yrkesmässig trafik.

I den förstnämnda motionen framhålls att lastbilarna alltmer ökar sin andel av det långväga transportarbetet medan järnvägens minskar. Överetablering inom åkeribranschen synes ha medverkat – heter det i motionen – till att kravet på reglerade arbetstider, bra arbetsmiljö, trygghet i anställningen och säkra transporter har kommit i bakgrunden. Vidare erinras om den illojala konkurrensen i branschen. Nya driftsmässigt ändamålsenliga företagsformer – fortsätter motionären – måste skapas bl. a. genom en stramare yrkestrafiklagstiftning. Genom en sådan bör det bli möjligt att från samhällsekonomiska utgångspunkter planmässigt styra trafiken så att, inom landtrafiksektorn, järnvägs- och lastbilstrafiken kompletterar varandra enligt principen "tåget på längden och lastbilen på tvären".

I den andra av de vpk-motioner som nu är i fråga framhålls att överetableringen och alla problem den medför bör motverkas genom en samhällsekonomiskt betingad behovsprövning i syfte att nå en bättre planmässighet och ökad trygghet för dem som arbetar i branschen. Vidare understryks ånyo behovet av en ramplanering och styrning för att få en samhällsekonomiskt riktig struktur där de olika trafikmedlen i samverkan kompletterar varandra. Som exempel på skärpta påföljder anger motionärerna förbud mot fortsatt körning, ett avgiftssystem liknande det som gäller

enligt lagen (1972:435) om överlastavgift, beslag och förverkande av fordon samt ett effektivare brukandeförbud.

Vad först gäller kraven på utredning och *översyn av den yrkesmässiga lastbilstrafiken* vill utskottet framhålla att såväl den inledningsvis nämnda propositionen 1981/82:78 om vissa yrkestrafikfrågor som nu ifrågavarande proposition utgör resultat av sådan utredning och översyn. Av propositionen framgår att fortsatta förändringar av yrkestrafiklagstiftningen f. n. förbereds. Utskottet ser därför inget skäl för riksdagen att hos regeringen hemställa om sådan utredning eller översyn som begärs i det första yrkandet i motion 1982/83:1944 (vpk) resp. i det femte yrkandet i motion 1983/84:269 (vpk). I fråga om det andra yrkandet i förstnämnda motion vill utskottet understryka att det inte önskar medverka till någon sådan *planmässig styrning inom landtrafiksektorn* som föreslås i motionen.

Med hänvisning till det anförda avstyrks samtliga tre motionsyrkanden som nu är i fråga.

Behovsprövning för beställningstrafik för godstransporter avskaffades den 1 januari 1979. Ett motionsyrkande om att återinföra sådan prövning avstyrktes av utskottet och avslogs av riksdagen våren 1982 (TU 1981/82:30).

Utskottet delar den i motion 1983/84:269 (vpk) uttalade uppfattningen att överetablering bör motarbetas. Så sker också – som framgår av propositionen – genom att lämplighetsprövningen i ekonomiskt avseende för yrkesmässig beställningstrafik för godstransporter har byggts ut och effektiviserats. Föredraganden har vidare – som nämnts – initierat ett arbete med sikte på att få fram regler som kan förbättra möjligheterna att skydda marknaden mot ovederhäftiga företag. I arbetet, som kommer att bedrivas inom kommunikationsdepartementet, skall bl. a. behandlas sådan transportförmedling som sker genom att småföretagare säljer mindre åkeriers tjänster. Enligt föredraganden tyder vissa uppgifter på att denna typ av transportförmedling inte alltid drivs i seriösa former utan tvärtom har en inte obetydlig del i de oegentligheter som förekommer inom åkerinäringen. Även berörda myndigheter och organisationer – framgår det av propositionen – kommer att under transportrådets ledning pröva ytterligare metoder att motverka missförhållandena inom den yrkesmässiga trafiken. Enligt föredraganden bör därvid frågorna om utnyttjande av olika register och andra hjälpmedel för kontroll av fordonsinnehav, momsregistrering och skattebetalning, användande av anställda etc. ytterligare övervägas liksom över huvud taget frågor som rör förändringar av administrativa rutiner eller utökat samarbete mellan myndigheter.

I avvaktan på resultat av det utredningsarbete som sålunda kommer att bedrivas finner utskottet ej skäl att ompröva sitt tidigare ställningstagande till frågan om att återinföra en behovsprövning för beställningstrafik för godstransporter. Härav följer att motion 1983/84:269 (vpk) i nu berörd del avstyrks.

Det av transportrådet ledda arbetet kommer enligt föredraganden även att omfatta *utformningen av sanktioner*. Utskottet utgår från att sanktionsformer av den art som föreslås i motion 1983/84:269 (vpk) därvid övervägs. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte påkallad, varför motionen i denna del avstyrks.

2 Överlåtelse av trafiktillstånd

Enligt yrkestrafiklagen får tillstånd till persontransporter överlåtas på någon annan om tillståndshavaren dör. Tillståndet får också överlåtas på någon annan om tillståndshavaren har försatts i konkurs eller om det finns andra skäl. Det är länsstyrelsen som prövar frågan om medgivande till överlåtelse. Enligt propositionen har i praxis inte några strängare krav upprätthållits på att skäl för en överlåtelse skall föreligga. Behovet av trafiken torde sålunda – framhåller föredraganden – ofta inte ha prövats lika noggrant vid överlåtelser som vid nyetableringar. På grund av behovsprövningen – fortsätter föredraganden – har på vissa orter antalet tillstånd till exempelvis taxitrafik inte utökats under lång tid. Att överta ett befintligt tillstånd har därför för många kommit att bli den snabbaste och enklaste vägen att själva få ett sådant tillstånd. I praktiken har detta medfört att höga ersättningsbelopp har kommit att betalas för själva tillståndet. Frestelsen att använda oseriösa konkurrensmedel för att finansiera förvärvet torde enligt föredraganden i många fall vara stor.

Föredraganden understryker att den handel med trafiktillstånd som f. n. förekommer inom taxitrafiken bör motarbetas. Handeln gagnar inte en rationell och effektiv transportnäring samt medför dessutom att en del personer gör obehöriga – och därtill ofta obeskattade – vinster av samhällets trafikplanering. Föredraganden föreslår att 2 kap. 21 § yrkestrafiklagen ändras så att en överlåtelse av ett tillstånd till persontransporter i beställningstrafik med lättare fordon – dvs. främst taxibilar – skall godkännas endast om synnerliga skäl föreligger.

Varken dödsfall eller konkurs kan sålunda, framhåller föredraganden – när det gäller taxitrafik och i normalfallet – anses utgöra synnerliga skäl. Sådana kan emellertid föreligga om den som stått tillståndshavaren nära och som för sin försörjning är bereoende av företaget önskar driva verksamheten vidare.

I motionerna 1983/84:265 (c), 1983/84:267 (m) och 1983/84:268 (fp) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag i den del som nu är i fråga.

Den föreslagna utformningen av lagrummet skulle enligt den förstnämnda motionen medföra en alltför snäv avgränsning. Det bör t. ex. – framhåller motionärerna – generellt vara möjligt för en son eller dotter att få överta föräldrarnas rörelse. I sammanhanget måste också – heter det vidare i motionen – kombinationsföretagens (taxi + buss, taxi + kiosk e. d.) speciella betydelse för servicen i glesbygd beaktas. Skulle taxirörelsen i ett

sådant fall inte få överlåtas tillsammans med den andra delen av rörelsen skulle ofta det totala underlaget svikta.

I motion 1983/84:267 (m) framhålls att det är den starka regleringen av tillstånd som har skapat handeln med dessa. Motionärerna vänder sig mot att regeringen vill komma till rätta med problemet genom ytterligare restriktioner, regler och kontrollmöjligheter. En liberalare tillståndsgivning skulle enligt motionärerna rycka undan grunden för handeln med tillstånd.

I motion 1983/84:268 (fp) framhålls att folkpartiet i enlighet med sin principiella uppfattning – som utskottet återgivit i föregående avsnitt av detta betänkande – motsätter sig förslaget i propositionen. Nuvarande olägenheter får inte tas till intäkt för att genomföra en skärpning av reglerna som enligt motionärernas uppfattning är ett typexempel på statlig regleringspolitik.

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt föredraganden talar för att ge 2 kap. 21 § yrkestrafiklagen den i propositionen föreslagna lydelsen. Härav följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag i denna del och avstyrker samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

3 Transportköparansvar

I 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen finns ett stadgande om s. k. transportköparansvar. Har beställningstrafik för godstransporter bedrivits utan tillstånd kan den för vars räkning den otillåtna transporten har utförts dömas till böter om han kände till att det fanns hinder mot att transporten fick utföras eller om han inte kan visa att han på det sätt som skäligen kan begäras av honom har undersökt om det förelåg något hinder mot att transporten fick utföras.

Enligt föredraganden har ifrågavarande bestämmelse, som infördes i lagstiftningen år 1973, tillämpats relativt sällan. En av anledningarna härtill kan vara – framhåller föredraganden – att lagens definition av den ansvarige transportköparen inte är helt entydig. För att det inte skall råda någon tvekan om vem som bär ansvaret föreslås att 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen ändras så att den ansvarige transportköparen definieras som den som för egen eller annans räkning har träffat avtal med trafikutövaren om transportens utförande.

Vad föredraganden sålunda har anfört har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

I propositionen erinras vidare om att transportköparansvaret inte omfattar persontransporter. Något sådant ansvar är det inte heller – betonar föredraganden – rimligt att ålägga transportköparna vid linjetrafik, turisttrafik och beställningstrafik med lättare fordon. Den som utnyttjar fordon i sådan trafik måste kunna utgå från att transportören har vederbörligt trafiktillstånd.

När det gäller beställningstrafik med tyngre fordon är emellertid förhållandena enligt föredraganden annorlunda. Transportköparen är i allmänhet i dessa fall ett företag, t. ex. en resebyrå, en förening eller någon annan

juridisk person. De transporter det här gäller betingar ofta förhållandevis höga priser, och avtal torde i allmänhet träffas en tid före själva körningen. Mera spontana resor av det slag som ofta förekommer vid linje-, turist- och taxitrafik är – betonas det – ytterst sällsynta. Föredraganden finner det därför rimligt att samma form av transportköparansvar som nu gäller vid yrkesmässig beställningstrafik för godstransporter även införs vid beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon. Härigenom kommer ansvaret att kontrollera tillståndsinnehavet delvis att läggas på en kategori transportköpare som inte yrkesmässigt sysslar med att upphandla transporter. Stora krav måste därför – understryker föredraganden – ställas på en effektiv information, särskilt i början, om bestämmelsens innehåll. Vidare bör inte alltför höga krav på undersökningsplikt ställas i de fall transportköparen är en privatperson eller en sammanslutning av mera privat karaktär, t. ex. en liten ideell förening. Det bör i sådana fall vara tillräckligt om det genom utmärkning på fordon, kontroll med länsstyrelse eller på annat sätt framgår att transportören har yrkestrafiktillstånd för persontransporter.

Mot bakgrund av nämnda överväganden föreslås i propositionen att 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen ändras även på så sätt att bestämmelserna kommer att omfatta såväl beställningstrafik för godstransporter som beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon.

I motion 1983/84:265 (c) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag i den del det innebär införande av transportköparansvar vid persontransporter. Motionärerna framhåller att de generellt är motståndare till att man i allt större utsträckning ålägger enskilda att kontrollera varandra. Kontrollen huruvida enskilda begår olagligheter skall – betonar motionärerna – falla på särskilda härför inrättade myndigheter. Den föreslagna utvidgningen av transportköparansvaret är extra allvarlig eftersom den lägger ett kontrollansvar på privatpersoner och ideella småföreningar. Myndigheternas kontroll av att bussföretag har yrkestrafiktillstånd underlättas av det system med utmärkning på fordonen som numera tillämpas.

I motion 1983/84:268 (fp) framhålls att den föreslagna förändringen av transportköparansvaret måste följas upp med en effektiv information. Statens ansvar för informationen får inte läggas på branschens organ utan måste utformas i samråd med branschen.

I sitt betänkande TU 1981/82:30 behandlade utskottet ett motionsyrkande om att utvidga transportköparansvaret till att omfatta persontransport med buss som bedrivits utan tillstånd. Utskottet framhöll bl. a. att beställningstrafik med buss för persontransporter skiljer sig från beställningstrafik för godstransporter bl. a. i så måtto att de i stor utsträckning utförs för sådana personer eller sammanslutningar som inte yrkesmässigt köper transportuppdrag eller som eljest inte kan förväntas ha insikt om yrkestrafiklagstiftningen. Utskottet fann därför en utvidgning av transportköparansvaret på sätt som

föreslogs i motionen inte lämplig och avstyrkte densamma. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Utskottet vidhåller sin uppfattning att en utvidgning av transportköparansvaret vid beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon inte bör omfatta sådana personer eller sammanslutningar som avses i det nämnda betänkandet. Utskottet tillstyrker dock en utvidgning av ifrågavarande ansvar under förutsättning att det begränsas till att gälla dem som yrkesmässigt inhandlar sådana transporttjänster som nu avses. Även med en sådan begränsning kommer ansvaret att gälla för en betydande del av beställningstrafiken för persontransporter med tyngre fordon. Upphandling av sådana transporter görs yrkesmässigt av turistbyråer och andra researrangörer liksom exempelvis av länshuvudmän och andra linjetrafikutövare som utnyttjar entreprenörer med beställningstrafiktillstånd. Ansvaret kommer sålunda att omfatta de köparkategorier som bussföretagen – antingen de är seriösa eller ej – i huvudsak är beroende av. Därmed torde ansvaret också få i stort sett lika god effekt som om det skulle omfatta alla transportköpare.

Utskottet förordar sålunda att 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen ges den lydelse som framgår av utskottets hemställan under moment 7 a.

Mot bakgrund av det anförda synes syftet med yrkandet i motion 1983/84:265 (c) vara i huvudsak tillgodosett.

Utskottet utgår i likhet med föredraganden från att berörda myndigheter och bussbranschens organ medverkar till att sprida kännedom om en ny regel. Motion 1983/84:268 (fp) synes sålunda – i den del som nu är i fråga – kunna lämnas utan åtgärd.

4 Återkallelse av trafiktillstånd

I propositionen erinras om vikten av den prövning som görs då ett trafiktillstånd meddelas. En prövning vid ansökningstillfället – heter det vidare – utgör emellertid inte någon garanti för att olämpliga företagare inte kan förekomma. Trafiktillstånd kan därför återkallas. I 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen föreskrivs att om det i den yrkesmässiga trafiken har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten skall tillståndet återkallas. I mindre allvarliga fall kan en varning meddelas. I 6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1979:871) ges exempel på missförhållanden som kan medföra återkallelse eller varning. Härutöver stadgas att trafiktillståndet också skall återkallas om tillståndshavaren på något annat sätt i väsentlig mån har åsidosatt sina skyldigheter i fråga om verksamheten. Enligt propositionen har sistnämnda bestämmelse i praxis tillämpats så, att även sådana skyldigheter vid driften av rörelsen som inte är hänförliga till själva trafikarbetet har lagts till grund för återkallelse eller varning. Sålunda har exempelvis – framhålls det – vid åtskilliga tillfällen enbart förekomsten av skatteskulder medfört återkallelse av trafiktillstånd.

Föredraganden framhåller att ett sätt att komma till rätta med missförhål-

landen inom yrkestrafiken är att återkalla trafiktillståndet för de företagare som visat sig sakna vilja att följa gällande regler – oavsett om det rör sig om de särskilda reglerna för trafikutövare eller de regler som gäller för alla företagare. Dessa principer – fortsätter föredraganden – är inte nya utan tillämpas redan i dag i enlighet med vad som anges i en cirkulärskrivelse från transportrådet till länsstyrelserna. Det har emellertid ifrågasatts om inte dessa principer borde komma till klarare uttryck i själva lagtexten.

Föredraganden erinrar vidare om att kommissionen (Ju 1982:05) mot ekonomisk brottslighet arbetar bl. a. med utformningen av en lagstiftning om näringstillstånd. I avvaktan på ett generellt system för meddelande av näringstillstånd bör – betonar föredraganden – arbetet att genom en konsekvent genomförd lämplighetsprövning åstadkomma så goda förhållanden som möjligt inom yrkestrafiken fortsätta.

Som exempel på missförhållanden som bör föranleda återkallelse eller varning anger föredraganden restföringar av skatter och avgifter vilka inte kan antas bero på tillfälliga affärsmässiga betingelser utan snarare på bristande vilja eller förmåga att rätt sköta rörelsens förpliktelser gentemot det allmänna. Vidare nämns åsidosättande av bestämmelserna om bokföring och redovisning. För att ingripande skall kunna ske bör inte krävas att misskötsamheten är brottslig. Det väsentliga är – betonar föredraganden – att tillståndshavaren genom påvisade missförhållanden vid trafikrörelsens drift vid en samlad bedömning bedöms vara olämplig som tillståndshavare.

Föredraganden förordar att 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen ändras så att den bringas i bättre överensstämmelse än f. n. med de nämnda övervägandena.

I motionerna 1983/84:267 (m) och 1983/84:268 (fp) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag i den del som nu är i fråga.

Enligt den förstnämnda motionen är regeringens förslag tveksamt från rättssäkerhetssynpunkt. Överträdelser av lagar och regler bör – betonar motionärerna – i princip få samma sanktion oavsett i vilken bransch överträdelsen sker.

I den sistnämnda motionen framhålls att folkpartiet tar avstånd från ett system där trafiktillstånd skall meddelas eller återkallas beroende på den enskilde förarens möjligheter att fullgöra sina ekonomiska åligganden. Den näringsidkare – heter det vidare i motionen – som bryter mot gällande lag skall svara för detta i straffrättslig ordning, och lagöverträdelserna bör inte påverka vederbörandes trafiktillstånd. Den illojala konkurrensen inom yrkestrafiken är till en inte ringa del ett resultat av skattelagstiftningen och skattetrycket.

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt föredraganden talar för att ge 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen den i propositionen föreslagna lydelsen. Detta innebär dock att rättssäkerhetsaspekten inte får åsidosättas. Utskottet förutsätter vidare att den misskötsamhet som föredraganden avser är av allvarlig natur. Härav följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag i denna del och avstyrker motionsyrkandena i motsvarande delar.

5 Tillståndsmyndigheternas kungörelseannonsering

Av yrkestrafikförordningen, lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m. m. och tillämpningsförfattningar till lagen följer att tiden för att överklaga ett beslut om meddelande av något annat tillstånd till yrkesmässig trafik än ett tillstånd till beställningstrafik för godstransporter skall räknas från den dag då beslut har kungjorts i ortstidning enligt den s. k. breda ortstidningsprincipen. Ifrågavarande beslut meddelas av länsstyrelsen såvida det inte gäller en ansökan om linjetrafik för persontransporter som rör mer än ett län (s. k. interregional trafik).

Av propositionen framgår att transportrådet påtalat att kostnaderna för kungörelserna inte står i rimlig proportion till värdet av kungörelseförfarandet och att det kräver ett betydande administrativt arbete. När det gäller tillstånd till interregional linjetrafik – för vilken transportrådet är tillståndsgivande myndighet – är det enligt rådets uppfattning tillräckligt om kungörande av sådana tillstånd sker enbart i Post- och Inrikes Tidningar, vilken har en rikstäckande spridning.

Föredraganden erinrar om att det även vid andra slag av trafik än interregional linjetrafik ofta förekommer ett omfattande och dyrbart kungörelseförfarande. Beslut om trafik inom ett län förekommer också i mycket större utsträckning än beslut om interregional trafik. En översyn av kungörandeförfarandet bör därför inte inskränkas till att avse enbart beslut fattade av transportrådet.

Av yrkestrafikförordningen följer vidare att tillståndsmyndigheterna – innan beslut om trafiktillståndsansökningar meddelas – skall inhämta yttranden från berörda intressenter. Enligt föredraganden skulle ett kungörande av beslutet – åtminstone i nuvarande omfattning – bli överflödigt om tillståndsmyndigheterna regelmässigt översände beslut om tillstånd till linjetrafik och turisttrafik till dem som myndigheten har begärt yttrande från. Risken för att länsstyrelsen skulle förbise någon intressent torde enligt föredraganden vara obetydlig. Under alla förhållanden kan även små trafikföretags intressen tas till vara, eftersom sammanslutningar av sådana utövare av yrkesmässig trafik, som kan komma att beröras av trafiken, skall beredas tillfälle att avge yttrande.

För att ytterligare värna om rättssäkerheten kan det emellertid – framhåller föredraganden – vara lämpligt att låta kungöra beslutet i Post- och Inrikes Tidningar.

Sammanfattningsvis förordar föredraganden att tiden för att överklaga beslut om meddelande av trafiktillstånd till linjetrafik och turisttrafik skall räknas från den dag då beslutet har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar. Samtidigt bör beslut om meddelande av tillstånd sändas till den som enligt yrkestrafikförordningen har yttrat sig i ärendet.

I propositionen förordas dessutom vissa ytterligare förenklingar av kungörelseförfarandet.

I motion 1983/84:265 (c) framhålls att kungörelseannonsering i Post- och Inrikes Tidningar inte räcker för att alla berörda skall få möjlighet att yttra sig. Vidare betonas att linjetrafik och turisttrafik sträcker sig över stora områden och att det kan vara svårt för länsstyrelserna att få en överblick över alla som kan anse sig berörda av ett begärt tillstånd.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot de förenklingar av kungörelseannonseringen som föredraganden förordar. Vad föredraganden i övrigt har anfört i ifrågavarande avsnitt av propositionen har inte heller givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Av det anförda följer att motionsyrkandet avstyrks.

6 Buss- och biluthyrning

Yrkesmässig uthyrning av bussar och bilar utan förare regleras i lagen (1979:561) om biluthyrning och förordningen (1979:873) om biluthyrning. Att denna lagstiftning – trots sitt namn – även avser bussar sammanhänger med fordonskungörelsens (1972:603) definition av bil, av vilken framgår att bilar indelas i personbilar, lastbilar och bussar. Lagstiftningen påminner om yrkestrafiklagstiftningen bl. a. så till vida som tillstånd till uthyrningsrörelse endast ges till den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden m. m. bedöms vara lämplig att driva trafiken. Då det gäller uthyrning av bussar företas en behovsprövning.

Av propositionen framgår att Svenska busstrafikförbundet och tre fackliga organisationer uttalat farhågor för en icke önskvärd utveckling inom bussuthyrningsbranschen. Sålunda har man framhållit att uppenbara risker föreligger för att uthyrningen – med eller utan uthyrarens vetskap – blir en täckmantel för olaga yrkesmässig trafik. Därvid har också betonats att i sådan verksamhet ofta inte betalas skatter och arbetsgivaravgifter etc., varför en snedvridning av konkurrensläget i förhållande till den seriösa trafiken uppstår.

Enligt föredraganden är det uppenbart att den yrkesmässiga uthyrningsverksamheten inte kan betraktas som helt skild från den yrkesmässiga trafiken. De båda verksamheterna griper tvärtom in i varandra och har mycket gemensamt. De tendenser som berörda organisationer har pekat på är därför – framhåller föredraganden – oroväckande, om de är mera allmänt förekommande. Även om vissa uthyrningstillstånd kan missbrukas synes det emellertid uppenbart att det finns ett högst legitimt behov av att kunna hyra bussar utan förare. Sådan förhyrning kan för t. ex. en idrottsförening vara det enda ekonomiskt möjliga alternativet till att färdas i flera personbilar.

Föredraganden anser att en närmare kartläggning av den yrkesmässiga uthyrningen av bussar bör genomföras. En sådan undersökning har också påbörjats av transportrådet.

I motion 1982/83:1933 (s) begärs att regeringen låter utvärdera omfattningen och konsekvenserna av bussuthyrningsverksamheten.

Motionärernas önskemål synes bli tillgodosett genom den undersökning som transportrådet har påbörjat. Motionen torde sålunda kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1983/84:268 (fp) framhålls att idrottsföreningar, syföreningar och andra frivilliga sammanslutningar i normalfallet inte driver yrkesmässig trafik. Dessa bör därför ha möjlighet att hyra bussar utan förare.

Av propositionen framgår att föredraganden har samma uppfattning. Motionen kan sålunda i nu berörd del lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1966 (m) yrkas att riksdagen upphäver biluthyrningslagstiftningen.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att den yrkesmässiga bil- och bussuthyrningsverksamheten har mycket gemensamt med den yrkesmässiga trafiken. Det är sålunda enligt utskottets mening angeläget att nuvarande lämplighetsprövning bibehålls. Detsamma gäller behovsprövningen, vilken dock – som framgår ovan – endast gäller uthyrning av bussar.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen.

7 Utbildning av blivande tillståndshavare

I propositionen erinras om att tillstånd till yrkestrafik endast får ges till den som med hänsyn till bl. a. yrkeskunnande bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Föredraganden betonar att yrkeskunnandet – inte minst när det gäller ekonomiska och administrativa kunskaper – spelar en avgörande roll för hela branschens funktion. Bl. a. Svenska åkeriförbundet är – framgår det vidare av propositionen – f. n. engagerat i en försöksverksamhet med utbildning för blivande tillståndshavare. Kurser ges på olika ställen i landet i ekonomisk planering och finansiering, bokförings- och skattefrågor, lagstiftning om transporter och fordon, kostnads- och priskalkylering samt försäkringsfrågor. Genom en kungörelse från transportrådet uppställs kravet på att den som söker vissa trafiktillstånd fr. o. m. den 1 januari 1983 skall med godkänt resultat ha genomgått nämnda kurser eller visa att han på annat sätt har förvärvat ett motsvarande yrkeskunnande.

Föredraganden framhåller att effekterna av ifrågavarande utbildning ännu inte har närmare analyserats men att de – såvitt nu kan bedömas – synes vara positiva. Vidare erinras om att kommissionen (Ju 1982:05) mot ekonomisk brottslighet arbetar med närbesläktade frågor. Föredraganden utgår från att – sedan den nu pågående försöksverksamheten har utvärderats – ett krav på någon form av samhällskontrollerad utbildning kommer att omfatta samtliga blivande tillståndshavare.

I motion 1983/84:268 (fp) framhålls att den pågående försöksverksamheten bör utvärderas men att en fortsatt utbildning för blivande tillståndshavare inte skall vara samhällskontrollerad.

I motion 1983/84:267 (m) betonas det angelägna i att den utbildning som ges inom ramen för försöksverksamheten mellan staten och Svenska åkeriförbundet inte blir obligatorisk utan att det finns möjlighet att inhämta kunskaperna på annat sätt.

Av propositionen framgår inte vad som avses med samhällskontrollerad utbildning. Enligt vad utskottet inhämtat är sådan utbildning för vilken statsbidrag utgår eller som eljest – utan att statsbidrag utgår – står under statlig tillsyn att hänföra till samhällskontrollerad utbildning. Tillsynen innebär att läroplanen skall vara godkänd av berörd statlig myndighet.

Utskottet finner för sin del utbildningen av blivande tillståndshavare angelägen och ser inget skäl att motsätta sig att den är samhällskontrollerad i angiven mening. Härav följer att motion 1983/84:268 (fp) i nu berörd del avstyrks.

Som utskottet anfört ovan görs undantag från kravet på utbildning inom ramen för nuvarande försöksverksamhet om vederbörande visar att han på annat sätt har förvärvat ett motsvarande yrkeskunnande. Utskottet förutsätter att så blir fallet inom ramen för såväl den fortsatta försöksverksamheten som den framtida samhällskontrollerade utbildningen. Utskottet finner följaktligen inget behov av sådant tillkännagivande som begärs i motion 1983/84:267 (m) och avstyrker densamma i nu berörd del.

8 Vissa taxifrågor

8.1 Beställningscentraler för taxi

Enligt 4 kap. 9 § yrkestrafikförordningen (1979:871) får länsstyrelsen bestämma att en tillståndshavare måste ansluta sig till en sådan förening som har godkänts av länsstyrelsen och som har till syfte att ha hand om gemensamma trafikuppgifter. Av samma kapitels 10 § följer att den som har taxitillstånd skall vara ansluten till en beställningscentral som är gemensam för ett eller flera trafikområden. Om särskilda skäl föreligger får länsstyrelsen medge undantag från denna skyldighet.

Dessa nu gällande bestämmelser trädde i kraft den 1 oktober 1980. Även tidigare hade det emellertid varit möjligt att föreskriva att taxiägare skulle vara skyldig att tillhöra en av länsstyrelsen godkänd förening, som hade till syfte att hålla beställningskontor eller ha hand om andra gemensamma trafikuppgifter. Enligt propositionen har denna möjlighet använts i få fall.

Genom 1980 års lagstiftning blev det sålunda i princip obligatoriskt för taxiägarna att vara anslutna till en gemensam beställningscentral. I den proposition (prop. 1979/80:142, TU 1979/80:27, rskr 1979/80:403) som låg till

grund för de ändrade reglerna betonades bl. a. att beställningscentralerna utgjorde ett grundläggande villkor för att få tag på en taxibil. Vidare framhölls centralernas stora betydelse för ett effektivare utnyttjande av bilarna och därmed för taxiföretagens ekonomi. Även för allmänheten och taxis stora kunder, däribland kommuner och landstingskommuner, borde – framhölls det i propositionen – för taxitrafiken gemensamma beställningscentraler vara av stor vikt.

I sitt ovan nämnda – av riksdagen godkända – betänkande TU 1979/80:27 framhöll utskottet bl. a. att länsstyrelserna borde kunna medge undantag från huvudregeln om obligatorisk anslutning, särskilt i glesbygd med stora avstånd mellan trafikutövarna.

Frågan om länsstyrelsernas dispensgivning behandlades av utskottet även i dess av riksdagen godkända betänkande TU 1981/82:30 (rskr 1981/82:302). Utskottet framhöll därvid att riksdagens tidigare uttalande om grunder för dispensgivning behövde kompletteras och förtydligas med ett uttalande enligt vilket undantag från huvudregeln skulle kunna medges för taxistationer med uppställningsplatser inom en tätortskommuns landsbygdsområde.

I nu förevarande proposition framhåller föredraganden att tillämpningen av bestämmelserna om tillhörighet till taxiförening och beställningscentral inte varit helt fri från problem. På vissa håll – fortsätter föredraganden – har skyldigheten för de enskilda taxiägarna att tillhöra en beställningscentral kommit i konflikt med det faktum att någon skyldighet att tillhöra en taxiförening inte har förelegat. Härigenom har juridiskt komplicerade situationer uppstått vilket inte varit till gagn för en smidigt fungerande taxitrafik.

Mot bl. a. denna bakgrund anser föredraganden att frågan om beställningscentralernas organisationsform bör prövas närmare liksom frågan om taxiföreningarnas funktion. Transportrådet kommer därför att få i uppdrag att se över dessa frågor. Det kan också finnas skäl – framhåller föredraganden – att överväga om man bör vidta ytterligare åtgärder för att trygga genomförandet av 1980 års reform.

I motion 1983/84:265 (c) framhålls att beslutet om införande av gemensamma beställningscentraler har visat sig medföra många problem i form av försämrad service, ökade kostnader och interna slitningar inom taxibranschen. För att beslutet inte skall få alltför negativa konsekvenser måste en generös dispensgivning tillämpas. Det vore mycket olyckligt – heter det vidare i motionen – om regeringen ytterligare skärper tvånget för taxiägarna att ansluta sig till gemensamma beställningscentraler. En sådan utveckling skulle avsevärt försämra taxiservicen på landsbygden, där taxistationernas person- och lokalkännedom skulle förloras till priset av en förmodad samhällsvinst genom bättre samordning. För många taxiägare i glesbygd – betonar motionärerna – skulle anslutningen till en beställningscentral medföra kostnader på flera tiotusentals kronor per år. Sådana kostnadsök-

ningar kan medföra att rörelsen inte längre blir lönsam utan måste läggas ned.

Det samhällsekonomiska synsätt som enligt 1979 års riksdagsbeslut skall prägla trafikpolitiken innebär för taxis del bl. a. ett krav på att verksamheten skall bedrivas i så effektiva och rationella former som möjligt. De gemensamma beställningscentralerna är enligt utskottets mening nödvändiga för att samordna trafiken och därmed öka kapacitetsutnyttjandet. De effektivitets- och rationaliseringsvinster som därigenom åstadkoms är av samhällsekonomisk betydelse – inte minst med hänsyn till att kommuner och landsting numera, enligt vad utskottet har erfarit, svarar för bortemot 60 % av taxis intäkter.

Som framgår av vad utskottet ovan anfört har riksdagen vid två tillfällen uttalat sig om möjligheterna för länsstyrelserna att medge undantag från skyldigheten enligt yrkestrafikförordningen att tillhöra en gemensam beställningscentral. Med hänvisning härtill och till transportrådets uppdrag att se över vissa frågor angående taxis beställningscentraler ser utskottet f. n. inget skäl för sådant riksdagens tillkännagivande som begärs i motionen. Yrkandet härom avstyrks därför.

I motion 1982/83:769 (fp, c) framhålls att bestämmelserna i 4 kap. 9 och 10 §§ yrkestrafikförordningen – vilkas innehåll utskottet har återgivit i inledningen av detta avsnitt – inkräktar på föreningsfriheten och att de därför bör ändras. Motionärerna syftar på den i propositionen nämnda konflikten mellan skyldigheten att tillhöra en beställningscentral och det faktum att någon skyldighet att tillhöra en taxiförening i allmänhet inte föreligger.

Som framgår av propositionen har ifrågavarande bestämmelser medfört tillämpningsproblem och juridiskt komplicerade situationer. Utskottet förutsätter att transportrådets uppdrag leder till att problemen kan lösas. I avvaktan på resultatet av rådets arbete synes motionen kunna lämnas utan åtgärd.

8.2 Konkurrens inom taxinäringen

I motionerna 1982/83:1411 (m, c, fp) och 1982/83:1930 (m) är frågeställningen huruvida skyldigheten att ansluta sig till en beställningscentral bör utgöra hinder för tillståndshavaren att utnyttja två eller flera centraler. I dessa motioner – liksom i motion 1983/84:267 (m) – hävdas att anslutning till mer än en central skulle befrämja en nyttig konkurrens inom taxinäringen.

I sistnämnda motion framhålls vidare – liksom i motionerna 1982/83:1927 (m) och 1982/83:2160 (m) – att länsstyrelserna bör medverka till en friare konkurrens inom taxitrafiken genom en liberalare tillståndsgivning än f. n. Yrkandet i motion 1982/83:2160 (m) är – såvitt nu är i fråga – att riksdagen hos regeringen begär förslag till en lagstiftning som öppnar möjligheter för konkurrens inom taxitrafiken.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden till en början erinra om de uttalanden som gjordes av föredragande departementschefen i proposition 1979/80:142 om vissa taxifrågor. Enligt dessa uttalanden finns det i allmänhet inte något utrymme för flera beställningscentraler inom samma trafikområde. En effektiv trafikplanering – hette det vidare i propositionen – liksom de stora investeringar som krävs för moderna, kanske datoriserade, beställningscentraler torde omöjliggöra alltför små enheter. Uttalandet lämnades utan erinran från riksdagens sida (TU 1979/80:27, rskr 1979/80:403).

I januari 1983 erinrade kommunikationsministern riksdagen – i ett svar på en fråga föranledd av ett hos regeringen anhängiggjort besvärsärende – om det återgivna uttalandet. Därvid framhöll han också att undantag, efter prövning från fall till fall, bör kunna medges från huvudregeln.

Utskottet, som delar den sålunda uttryckta uppfattningen, vill vidare framhålla att det genomsnittliga kapacitetsutnyttjandet inom taxinäringen enligt vad utskottet erfarit inte är högre än ca 50 %. Samhället – som finansierar en mycket stor del av taxis verksamhet – har följaktligen ett intresse av att de samordningsvinster som beställningscentralerna innebär inte minskas genom att centralerna splittras i alltför små enheter.

Vidare vill utskottet erinra om att taxi utgör en del av den kollektiva trafiken. Detta innebär bl. a. att samhället uppställer krav på att taxibilar i rimlig omfattning skall finnas tillgängliga för allmänheten dygnet runt. För att undvika en situation där några trafikföretag upprätthåller en olönsam samhällsservice medan andra kör endast under tider med hög efterfrågan har taxinäringen reglerats på ungefär samma sätt som annan kollektivtrafik.

Utskottet förutsätter att länsstyrelserna vid sin tillstånds- och behovsprövning gör den erforderliga avvägningen mellan kraven på en så snabb och billig taxiservice som möjligt och önskvärdheten av att undvika en fördyrande överkapacitet.

Genom vad utskottet sålunda anfört synes syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga vara i huvudsak tillgodosett. De bör därför – på ett undantag när – kunna lämnas utan åtgärd. Undantaget utgörs av yrkandet i motion 1982/83:2160 (m) att riksdagen hos regeringen begär förslag till en lagstiftning som öppnar möjligheter för konkurrens inom taxitrafiken. Detta yrkande avstyrks.

9 Bilarbetstid

Bestämmelser om begränsning av fordonsförares arbetstid m. m. finns i kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m. m. (ATK) och i förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter (AETR). Bestämmelserna syftar främst till att öka trafiksäkerheten genom att förhindra att förare för fordon när de är uttröttade.

Bestämmelserna i ATK och AETR är olika både till sin principiella

uppläggning och i fråga om detaljutformningen. Främst skiljer sig ATK-bestämmelserna från vad som gäller enligt AETR genom att ATK reglerar förares arbetstid och inte – som AETR – förares körtid.

Föredraganden framhåller att överträdelser av gällande bestämmelser om bilarbetstid medför en försämring av trafiksäkerheten samtidigt som konkurrensförhållandena inom transportnäringen snedvrids. De förslag som bilarbetstidsutredningen lade fram i sitt betänkande Bilarbetstid (SOU 1977:2) om arbets- och vilotider skulle – fortsätter föredraganden – innebära förbättringar både från trafiksäkerhets- och konkurrenssynpunkt. Det av utredningen föreslagna kontrollsystemet har emellertid starkt ifrågasatts. Även lagstiftningens tillämpningsområde har varit föremål för diskussion. Vidare har framförts att ett genomförande av förslagen om arbets- och vilotid skulle leda till väsentliga merkostnader. Någon färdig lösning på problemen föreligger emellertid inte f. n., framhålls det, varför förnyade överväganden erfordras. Riksrevisionsverket kommer sålunda att kartlägga de kostnadsmässiga konsekvenserna för såväl staten som transportföretagen av förändringar i lagstiftningen om arbetstid vid vägtransport i huvudsak i linje med bilarbetstidsutredningens förslag.

I motion 1983/84:265 (c) erinras om att bilarbetstidsutredningens betänkande utsattes för en hård remisskritik. Motionärerna framhåller att ett genomförande av utredningens förslag skulle medföra stora kontrollproblem och kostnadsökningar för branschen som kan beräknas till ca 500 milj. kr. De svenska bilarbetstidsreglerna bör enligt motionärerna på sikt anpassas till AETR, där det är körtiden som räknas. Någon ytterligare utredning skulle därmed inte behövas.

I motion 1983/84:267 (m) framhålls att eventuella nya svenska bilarbetstidsregler bör följa utvecklingen i våra grannländer och hos våra viktigaste konkurrenter i Västeuropa.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot att riksrevisionsverket fullgör det av föredraganden angivna utredningsuppdraget. Härav följer att de motionsyrkanden som nu är i fråga avstyrks.

I motion 1983/84:269 (vpk) framhålls att bilarbetstidsutredningens förslag nu måste aktualiseras.

Så sker genom riksrevisionsverkets utredningsuppdrag. Motionsyrkandet kan sålunda lämnas utan åtgärd.

I motion 1983/84:266 (s) betonas det angelägna i att regeringen inom kort presenterar ett samlat förslag till lösning av bilarbetstidsproblemen. En begränsning av arbetstidens spridning bör – framhåller motionärerna – i ett ansträngt kostnadsläge ges förtur framför en ökning av dygnsvilan från tio till elva timmar. Vidare förordas bl. a. en skärpning av nuvarande skyldighet att bevara färdskrivardiagram.

Utskottet förutsätter att de av motionärerna aktualiserade frågorna kommer att uppmärksammas i samband med det fortsatta arbetet rörande bilarbetstidsfrågor. Motionen synes därför kunna lämnas utan åtgärd.

10 Övriga frågor

I motion 1982/83:2160 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagstiftning som möjliggör *ökad konkurrens inom den kollektiva linjetrafiken.*

Motionsyrkandet ger utskottet anledning erinra om att den kollektiva linjetrafiken – enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik – är en angelägenhet som länshuvudmännen har det politiska och ekonomiska ansvaret för. Länshuvudmän finns numera i samtliga 24 län. Varje länshuvudman kan i princip ordna den kollektiva persontrafiken så att inslag av konkurrens i varierande grad förekommer. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

I motion 1982/83:2161 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till restriktivare regler för skattesubventionering av offentliga bolag inom trafikområdet.

Länshuvudmännens ansvar för den kollektiva linjetrafiken medför att denna i varierande grad subventioneras via kommunalskatten eller landstingsskatten. Visst statligt stöd utgår dock för trafiken. Enligt vad utskottet erfarit uppgick detta stöd år 1982 till 227 milj. kr. Kommunernas och landstingens kostnader under samma år uppgick till ca 3,6 miljarder kronor, medan biljettintäkterna gav ca 2,5 miljarder kronor.

Då *skattesubventioneringen av den kollektiva linjetrafiken* sålunda i huvudsak är en kommunal eller landstingskommunal angelägenhet bör motionen lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1974 (s) behandlas en fråga som regleras i 2 kap. 12 § yrkestrafiklagen. Bestämmelsen innebär bl. a. att den som bedriver linjetrafik på viss sträcka skall ha förtursrätt till att bedriva ytterligare trafik, dvs. öka kapaciteten, på samma sträcka.

Motionärerna framhåller att *ensamrätten att trafikera viss sträcka* tillkom för att skydda trafikföretagen från överetablering. Företagen var tidigare – heter det vidare i motionen – beroende av inkomsterna från trafiken på den aktuella sträckan. I dag har de avtal med länshuvudmännen som garanterar ersättning för alla kostnader. Ensam- eller förtursrätten till trafik för ett företag på en viss sträcka förhindrar – menar motionärerna – länshuvudmännen att anlita ett annat företags eventuella lediga kapacitet för samma sträcka. Länshuvudmannareformen har enligt motionärerna medfört att yrkestrafiklagen i ifrågavarande del framstår som föråldrad. Lagstiftningen bör därför ses över så att länshuvudmännen i ökad utsträckning får överta tillståndsgivningen.

En översyn av ifrågavarande spörsmål pågår – enligt vad utskottet erfarit – inom kommunikationsdepartementet. I avvaktan på resultatet härav synes motionsyrkandet kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1974 (s) begärs vidare att kollektivtrafikberedningen bedriver försöksverksamhet med transfertrafik och *lokal turisttrafik i Jämtlands län*. Av motionen framgår att det inte är turisttrafik i yrkestrafiklagens mening (jfr s. 6) som avses.

Enligt vad utskottet erfarit är kollektivtrafikberedningen i färd med att förbereda ett genomförande av en försöksverksamhet av den art som begärs i motionen i Jämtlands län. Motionen kan sålunda även i nu berörd del lämnas utan åtgärd.

Tiden fram till den i lagförslaget angivna tidpunkten för ikraftträdandet – den 1 mars 1984 – synes utskottet alltför knapp. Ikraftträdandet bör därför bestämmas till den 1 april 1984.

Propositionen i övriga här ej berörda delar har ej givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Utskottet tillstyrker sålunda att riksdagen antar här ej behandlade delar av lagförslaget.

11 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *avveckling av nuvarande reglering av yrkestrafiken*
   att riksdagen avslår motion 1983/84:268 (fp) yrkande 1,
2. beträffande *tillstånd för turisttrafik*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:776 (m),
3. beträffande *översyn av den yrkesmässiga lastbilstrafiken och planmässig styrning inom landtrafiksektorn*
   att riksdagen avslår motionerna 1982/83:1944 (vpk) och 1983/84:269 (vpk) yrkande 5,
4. beträffande *behovsprövning för beställningstrafik för godstransporter*
   att riksdagen avslår motion 1983/84:269 (vpk) yrkande 1,
5. beträffande *utformningen av sanktioner*
   att riksdagen avslår motion 1983/84:269 (vpk) yrkande 4,
6. beträffande *överlåtelse av trafiktillstånd*
   att riksdagen med avslag på motionerna 1983/84:265 (c) yrkande 1, 1983/84:267 (m) yrkande 1 i denna del och 1983/84:268 (fp) yrkande 2 i denna del antar 2 kap. 21 § i det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559),

7. beträffande *transportköparansvar*
att riksdagen
a. med anledning av propositionen i denna del och motion 1983/84:265 (c) yrkande 3 antar 4 kap. 2 § i det under moment 6 nämnda lagförslaget med följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

Regeringens förslag	*Utskottets förslag*
2 §	
Har beställningstrafik för godstransporter eller 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 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,

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.

b. lämnar motion 1983/84:268 (fp) yrkande 5 utan åtgärd,

8. beträffande *återkallelse av trafiktillstånd*
att riksdagen med avslag på motionerna 1983/84:267 (m) yrkande 1 i denna del och 1983/84:268 (fp) yrkande 2 i denna del antar 3 kap. 1 § i det under moment 6 nämnda lagförslaget,
9. beträffande *tillståndsmyndigheternas kungörelseannonsering*
att riksdagen avslår motion 1983/84:265 (c) yrkande 4,
10. beträffande *buss- och biluthyrning*
att riksdagen
a. lämnar motion 1982/83:1933 (s) utan åtgärd,
b. lämnar motion 1983/84:268 (fp) yrkande 4 utan åtgärd,
c. avslår motion 1982/83:1966 (m),
11. beträffande *utbildning av blivande tillståndshavare*
att riksdagen
a. avslår motion 1983/84:268 (fp) yrkande 3,
b. avslår motion 1983/84:267 (m) yrkande 2 i denna del,
12. beträffande *beställningscentraler för taxi*
att riksdagen
a. avslår motion 1983/84:265 (c) yrkande 2,
b. lämnar motion 1982/83:769 (fp, c) utan åtgärd,

13. beträffande *konkurrens inom taxinäringen*
att riksdagen
a. lämnar motionerna 1982/83:1411 (m, c, fp), 1982/83:1927 (m) i denna del, 1982/83:1930 (m) och 1983/84:267 (m) yrkande 2 i denna del utan åtgärd,
b. avslår motion 1982/83:2160 (m) i denna del,
14. beträffande *bilarbetstid*
att riksdagen
a. avslår motionerna 1983/84:265 (c) yrkande 5 och 1983/84:267 (m) yrkande 2 i denna del,
b. lämnar motion 1983/84:269 (vpk) yrkande 3 utan åtgärd,
c. lämnar motion 1983/84:266 (s) utan åtgärd,
15. beträffande *ökad konkurrens inom den kollektiva linjetrafiken*
att riksdagen avslår motion 1982/83:2160 (m) i denna del,
16. beträffande *skattesubventioneringen av den kollektiva linjetrafiken*
att riksdagen lämnar motion 1982/83:2161 (m) utan åtgärd,
17. beträffande *ensamrätten att trafikera viss sträcka*
att riksdagen lämnar motion 1982/83:1974 (s) yrkande 2 utan åtgärd,
18. beträffande *lokal turisttrafik i Jämtlands län*
att riksdagen lämnar motion 1982/83:1974 (s) yrkande 4 utan åtgärd,
19. att riksdagen antar det under moment 6 nämnda lagförslaget i den mån det inte omfattas av utskottets hemställan ovan med den ändringen att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 1984.

Stockholm den 12 januari 1984

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Claes Elmstedt (c), Olle Östrand (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Sören Lekberg (s), Lisbet Calner (s) och Margareta Persson (s).

Reservationer

1. Översyn av den yrkesmässiga lastbilstrafiken och planmässig styrning inom landtrafiksektorn (mom. 3)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Vad först" och slutar med "i fråga." bort ha följande lydelse:

Det samhällsekonomiska synsätt som enligt 1979 års riksdagsbeslut skall prägla trafikpolitiken innebär enligt utskottets mening att samhället har att ta ansvaret för att den yrkesmässiga lastbilstrafiken bedrivs inom ramen för en samhällsekonomiskt acceptabel struktur. Inom en sådan struktur, som förutsätter en planmässig styrning, kompletterar de olika trafikmedlen varandra på ett rationellt sätt. Härigenom elimineras den samhällsekonomiskt skadliga överetableringen samt den osunda konkurrens och de olika slag av regelöverträdelser som f. n. i alltför hög grad kännetecknar yrkestrafiken. Den närmare utformningen av strukturen bör åstadkommas genom sådan utredning och översyn samt därpå följande lagstiftning som begärs i motionerna 1982/83:1944 (vpk) och 1983/84:269 (vpk).

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet de tre motionsyrkanden som nu är i fråga.

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

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *översyn av den yrkesmässiga lastbilstrafiken och planmässig styrning inom landtrafiksektorn*
   att riksdagen med bifall till motionerna 1982/83:1944 (vpk) och 1983/84:269 (vpk) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. Behovsprövning för beställningstrafik för godstransporter (mom. 4)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "del avstyrks." bort ha följande lydelse:

Det samhällsekonomiska synsätt som enligt 1979 års riksdagsbeslut skall prägla trafikpolitiken medför enligt utskottets mening att behovet av beställningstrafik för godstransporter bör prövas från samhällsekonomisk synpunkt. Endast genom en sådan prövning kan nuvarande överetablering inom åkeribranschen och därmed förknippade problem effektivt motarbetas.

Utskottet tillstyrker sålunda ifrågavarande yrkande i motion 1983/84:269 (vpk).

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *behovsprövning för beställningstrafik för godstransporter*
att riksdagen med bifall till motion 1983/84:269 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Utformningen av sanktioner (mom. 5)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Det av" och slutar med "del avstyrks." bort ha följande lydelse:

Som föredraganden framhåller medför brott mot bl. a. vägtrafik-, yrkestrafik- och fordonslagstiftningen onödiga kostnader för samhällsekonomin. Med hänsyn till det samhällsekonomiska synsätt som enligt 1979 års riksdagsbeslut skall prägla trafikpolitiken är det enligt utskottets mening angeläget att samhället kan tillgripa effektiva sanktioner för att förebygga brott av ifrågavarande art. De i motion 1983/84:269 (vpk) föreslagna sanktionsformerna synes väl ägnade att tillgodose detta krav.

Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet om att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till skärpta påföljder för olaga yrkesmässig trafik.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *utformningen av sanktioner*
att riksdagen med bifall till motion 1983/84:269 (vpk) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Överlåtelse av trafiktillstånd (mom. 6)

Rolf Clarkson (m), Claes Elmstedt (c), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "motsvarande delar." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den i motion 1983/84:265 (c) uttalade uppfattningen att lagförslaget i nu ifrågavarande del innebär en alltför snäv avgränsning, som framför allt i glesbygd i många fall skulle medföra oacceptabla konsekvenser. Handeln med tillstånd – som synes huvudsakligen förekomma i större tätorter – bör givetvis motarbetas. Så bör dock enligt utskottets mening ej ske genom den reglering som regeringen föreslår. En liberalare tillståndsgivning än f. n. från länsstyrelsernas sida vid nyetableringar inom större tätorter skulle inte bara bidra till att minska den osunda handeln med tillstånd utan

även befrämja en för taxinäringen och dess kunder sund konkurrens.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet regeringens förslag i den del som nu är i fråga och tillstyrker motionsyrkandena i motsvarande delar.

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

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *överlåtelse av trafiktillstånd*

att riksdagen med avslag på det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) såvitt det avser 2 kap. 21 § samt med bifall till motionerna 1983/84:265 (c) yrkande 1, 1983/84:267 (m) yrkande 1 i denna del och 1983/84:268 (fp) yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Återkallelse av trafiktillstånd (mom. 8)

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "motsvarande delar." bort ha följande lydelse:

Regeringens förslag till ändring av 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen innebär att missförhållanden inte endast i den yrkesmässiga trafiken utan även "i övrigt vid driften av trafikrörelsen" skall utgöra grund för återkallelse av trafiktillstånd. Som skäl för denna nya återkallelsegrund anges att nu tillämpade principer – som bl. a. innebär att trafiktillstånd återkallas även om brott inte kan läggas vederbörande till last – bör komma till klarare uttryck än f. n. i själva lagtexten.

Enligt utskottets mening bör sådana principer inte tillämpas utan återkallelse av trafiktillstånd endast kunna komma i fråga vid överträdelser av det slag som anges i 6 kap. 1 § första stycket yrkestrafikförordningen eller då tillståndshavaren eljest har dömts till ansvar för brottslig gärning.

Härav följer att utskottet inte kan godta den av regeringen föreslagna nya återkallelsegrunden. Utskottets ställningstagande innebär vidare att 6 kap. 1 § andra stycket yrkestrafikförordningen bör upphävas.

Utskottet vill i detta sammanhang understryka vikten av att man i största möjliga utsträckning söker undvika sådan "lagstiftning genom motiv" som propositionen i nu ifrågavarande del innebär.

En återkallelse av ett trafiktillstånd kan ha stor ekonomisk betydelse för den enskilde. Lagen bör därför ge klart besked om vad som utgör grund för beslut om återkallelse, så att tillståndshavarna vet vad de har att rätta sig efter. "Missförhållanden i övrigt vid driften av trafikrörelsen" ger dock inget sådant besked, utan överlämnar åt tillståndsmyndigheten att vid en "samlad

bedömning" pröva arten av missförhållanden och om dessa är så allvarliga att de bör medföra återkallelse eller varning. Till ledning för denna prövning gör föredraganden ett allmänt hållet uttalande enligt vilket missförhållanden föreligger om tillståndshavaren "kan antas" sakna "vilja eller förmåga att rätt sköta rörelsens förpliktelser gentemot det allmänna."

Starka betänkligheter från rättssäkerhetssynpunkt inger även det av föredraganden angivna exemplet på fall där beslut om återkallelse bör få omedelbar verkan. Exemplet i fråga är "klara fall av ekonomisk brottslighet". I avvaktan på resultat i form av lagstiftning av det arbete som kommissionen mot ekonomisk brottslighet bedriver har termen "ekonomisk brottslighet" enligt utskottets mening inte någon sådan laglig innebörd som kan läggas till grund för rättstillämpning. Föredragandens uttalanden i denna del synes f. ö. lämna fältet fritt för gissningar huruvida förmögenhetsbrott i vedertagen mening – t. ex. en stöld av däck eller drivmedel – skall anses utgöra sådant "ekonomiskt brott" som kan medföra att beslut om återkallelse får omedelbar verkan.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet regeringens förslag till ändring av 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen och tillstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga i motsvarande delar.

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

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *återkallelse av trafiktillstånd*

att riksdagen med avslag på det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:559) såvitt det avser 3 kap. 1 § samt med bifall till motionerna 1983/84:267 (m) yrkande 1 i denna del och 1983/84:268 (fp) yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Beställningscentraler för taxi (mom. 12 a)

Rolf Clarkson (m), Claes Elmstedt (c), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "Det samhällsekonomiska" och slutar med "avstyrks därför." bort ha följande lydelse:

1980 års lagstiftning om anslutning till beställningscentraler har enligt utskottets mening visat sig vara behäftad med allvarliga brister. Detta framgår klart av att bestämmelserna har givit upphov till inte mindre än tre olika tillämpningsproblem.

Det första problemet – som behandlas i den motion som nu är i fråga – gäller spörsmålet om undantag från skyldigheten att tillhöra en beställningscentral.

Det andra problemet – som utskottet behandlar nedan med anledning av

motion 1982/83:769 (fp, c) – gäller den i propositionen påtalade konflikten mellan skyldigheten att tillhöra en beställningscentral och det förhållandet att någon skyldighet att tillhöra en taxiförening i allmänhet inte föreligger.

Det tredje problemet – som utskottet behandlar nedan under rubriken Konkurrens inom taxinäringen – är huruvida skyldigheten att tillhöra en beställningscentral utgör hinder för tillståndshavaren att ansluta sig till två eller flera beställningscentraler.

För att råda bot på det förstnämnda problemet – och därmed de svårigheter som lagstiftningen visat sig innebära för taxiservicen i glesbygd – fordras, som framhålls i motion 1983/84:265 (c), en generös dispensgivning. Utskottet delar även den i nämnda motion uttalade uppfattningen att det vore olyckligt om regeringen för att – som det heter i propositionen – "trygga genomförandet av 1980 års reform" ytterligare skärper tvånget för taxiägarna att ansluta sig till gemensamma beställningscentraler.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet ifrågavarande yrkande i motion 1983/84:265 (c).

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

dels att utskottets hemställan under 12 a bort ha följande lydelse:

12. beträffande *beställningscentraler för taxi*

att riksdagen

a. med bifall till motion 1983/84:265 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Konkurrens inom taxinäringen (mom. 13)

Rolf Clarkson (m), Claes Elmstedt (c), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "yrkande avstyrks." bort ha följande lydelse:

Enligt vad utskottet erfarit har dock hittills något sådant undantag från huvudregeln ej medgivits. Goda skäl för undantag synes dock kunna åberopas i större städer med stora trafikområden och trafikunderlag. Där skulle en rätt för enskilda taxiföretag att använda en egen beställningscentral – vid sidan av den för den för all taxitrafik inom trafikområdet gemensamma beställningscentralen – enligt utskottets mening bidra till en för taxinäringen nyttig konkurrens. Om kunden ges ett fritt val mellan olika taxiföretag kan han på ett helt annat sätt än f. n. söka tillgodose önskemål om en i olika avseenden mer individuellt anpassad service än den som normalt tillhandahålls via den enda beställningscentral som han nu är hänvisad till. Lovvärda försök av enskilda taxiföretag att erbjuda en annan service än den genomsnittliga har emellertid inte kunnat genomföras, eftersom företagen har förvägrats rätt att driva en egen beställningscentral. Denna praxis bör enligt utskottets mening ändras genom att länsstyrelserna intar en liberalare attityd

än f. n. till nya initiativ att öka konkurrensen inom taxinäringen. En ökad konkurrens förutsätter också en generösare tilldelning av trafiktillstånd än f. n.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionerna 1982/83:1411 (m, c, fp), 1982/83:127 (m) i nu berörd del, 1982/83:1930 (m) och 1983/84:267 (m) i nu berörd del.

Mot bakgrund av vad utskottet sålunda anfört synes syftet med det yrkande i motion 1982/83:2160 (m) som nu är i fråga vara i huvudsak tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *konkurrens inom taxinäringen*

att riksdagen med bifall till motionerna 1982/83:1411 (m, c, fp), 1982/83:1927 (m) i denna del, 1982/83:1930 (m) och 1983/84:267 (m) yrkande 2 i denna del samt med anledning av motion 1982/83:2160 (m) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Bilarbetstid (mom. 14 a och b)

Rolf Clarkson (m), Claes Elmstedt (c), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "utan åtgärd." bort ha följande lydelse:

I motion 1983/84:269 (vpk) framhålls att bilarbetstidsutredningens förslag nu måste aktualiseras.

Utskottet anser för sin del att de svenska bilarbetstidsreglerna bör anpassas till bestämmelserna i AETR. Något behov av riksrevisionsverkets utredning synes därför inte föreligga.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet ifrågavarande yrkanden i motionerna 1983/84:265 (c) och 1983/84:267 (m). Utskottets ställningstagande innebär vidare att motion 1983/84:269 (vpk), såvitt nu är i fråga, bör lämnas utan åtgärd.

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

dels att utskottets hemställan under 14 a och b bort ha följande lydelse:

14. beträffande *bilarbetstid*

att riksdagen

a. med bifall till motionerna 1983/84:265 (c) yrkande 5 och 1983/84:267 (m) yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b. lämnar motion 1983/84:269 (vpk) yrkande 3 utan åtgärd,

9. Bilarbetstid (mom. 14 a och b)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "utan åtgärd." bort ha följande lydelse:

I motion 1983/84:269 (vpk) framhålls att bilarbetsutredningens förslag nu måste aktualiseras.

Enligt vad utskottet erfarit arbetar lastbilschaufförerna fyra gånger så mycket övertid i genomsnitt som industriarbetarna. Resultatet har blivit en kraftig utslagning av chaufförer redan från 50-årsåldern. Det dåliga arbetarskyddet för lastbilschaufförerna, som dessutom medför ett hot mot trafiksäkerheten, gör det enligt utskottets mening nödvändigt att arbetstidsförhållandena snarast åtgärdas.

I propositionen vitsordas att de av bilarbetstidsutredningen förordade bestämmelserna skulle innebära förbättringar både från trafiksäkerhets- och konkurrenssynpunkt. Det är därför enligt utskottets mening angeläget att utredningens förslag snarast aktualiseras och genomförs.

Med hänvisning till det anförda tillstyrks motion 1983/84:269 (vpk) såvitt nu är i fråga.

Av utskottets ställningstagande följer vidare att motionerna 1983/84:265 (c) och 1983/84:267 (m) i berörda delar avstyrks.

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

dels att utskottets hemställan under 14 a och b bort ha följande lydelse:

14. beträffande *bilarbetstid*

att riksdagen

a. avslår motionerna 1983/84:265 (c) yrkande 5 och 1983/84:267 (m) yrkande 2 i denna del,

b. med bifall till motion 1983/84:269 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilt yttrande

Tillståndsmyndigheternas kungörelseannonsering (mom. 9)

Claes Elmstedt och Rune Torwald (båda c) anför:

Till skillnad från föredraganden tror vi att det kan vara svårt för länsstyrelserna att få överblick över alla som kan anse sig berörda av ett begärt trafiktillstånd. Vi avstår emellertid från att reservera oss mot utskottets ställningstagande i ifrågavarande spörsmål och avvaktar de effekter som det förenklade kungörelseförfarandet kan visa sig få. Om dessa svarar mot våra farhågor avser vi att återkomma till frågan.

Bilaga

Förslag till
Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1979: 559)

dels att 2 kap. 21 §, 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 och 2 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 5 kap. 2 §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 kap. Meddelande av trafiktillstånd	
21 §	
Om tillståndshavaren dör får tillståndet överlåtas på någon annan. Tillståndet får också överlåtas på någon annan om tillståndshavaren har försatts i konkurs eller om det finns andra skäl.	*Ett tillstånd får överlåtas på någon annan endast om det finns synnerliga skäl.*
3 kap. Återkallelse av trafiktillstånd	
1 §	
Om det i den yrkesmässiga trafiken har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten, skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är så allvarliga att det finns skäl för återkallelse men det finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om rättelse inte sker, skall tillståndshavaren tilldelas en varning.	Om det i den yrkesmässiga trafiken *eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen* har förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren inte kan anses lämplig att fortsätta verksamheten, skall tillståndet återkallas. Om missförhållandena inte är så allvarliga att det finns skäl för återkallelse men det finns anledning att anta att frågan om återkallelse kommer att tas upp till prövning om rättelse inte sker, skall tillståndshavaren tilldelas en varning.
4 kap. Ansvarsbestämmelser	
1 §[1]	
Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.	
Tillståndshavare som bryter mot taxa, *turlista* eller någon annan särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet eller den som bryter mot 2 kap. 15 eller 20 § döms till böter.	Tillståndshavare som bryter mot taxa, *tidtabell* eller någon annan särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet eller den som bryter mot 2 kap. 15 eller 20 § döms till böter.

[1] Senaste lydelse 1980: 397.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §	
Har beställningstrafik för *godstransport* drivits utan tillstånd, döms den *för vars räkning den otillåtna transporten har utförts* till böter,	Har beställningstrafik för *godstransporter eller 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.

5 kap. Bemyndiganden

2 §

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

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1984.