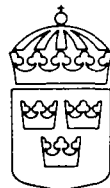


Regeringens proposition 1993/94:168



Prop.
1993/94:168

Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 februari 1994

Carl Bildt

Mats Odell
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Genom en ändring av 19 § yrkestrafiklagen (1988:263) markeras länsstyrelsernas ansvar för den löpande tillsynen av den yrkesmässiga trafiken.

För att underlätta länsstyrelsens tillsyn av den yrkesmässiga trafiken föreslås att utskökningsregisterlagen (1986:617) ändras så att ändamålet med registret vidgas till att också omfatta tillsyn av innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen. Syftet är att göra det möjligt att sambearbeta uppgifter i utskökningsregistret med uppgifter i Vägverkets centrala yrkestrafikregister.

Den tredje lagändring som föreslås gäller vandelsprövning av taxiförare. Legitimation såsom taxiförare får bara ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig. Kravet på förarlegitimation gäller såväl anställda förare som de tillståndshavare som själva kör sina taxifordon. Legitimationen skall kunna återkallas.

Därutöver innehåller propositionen en redogörelse för planerade åtgärder som i huvudsak kan genomföras genom regeringsbeslut om förordningsförändringar eller genom beslut om regeringsuppdrag. De viktigaste förslagen avser

- bättre möjligheter till kontroll mot polisregistret av dem som söker tillstånd till yrkesmässig trafik,
- bättre information om taxor i taxitrafik,

- vidgad skyldighet för polisen att rapportera brottslighet till tillsynsmyndigheten samt Prop. 1993/94:168
- omedelbar giltighet av beslut om återkallelse av trafikillstånd.

1	Förslag till riksdagsbeslut	5
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617)	8
3	Ärendet och dess beredning	9
4	Regleringen av yrkestrafiken i huvuddrag	10
5	Riksdagsbeslut under senare år med anknytning till yrkes- trafiken	11
6	Övriga i ämnet inkomna skrivelser	12
7	Behov av ökad tillsyn över den yrkesmässiga trafiken	15
8	Lagstiftningsfrågor	17
8.1	Löpande uppföljning av lämpligheten hos den som fått tillstånd till taxitrafik	17
8.2	Sambearbetning av yrkestrafikregistret med utsök- ningsregistret	20
8.3	Legitimation av förare i taxitrafik	22
9	Övriga förslag föranledda av Statskontorets utredning	25
9.1	Prövning av sökandens lämplighet och laglydnad	25
9.2	Taxeinformation och taxinummer	27
9.3	Taxameterfrågor	28
9.4	Information till länsstyrelsen från polis och dom- stolar	30
9.5	Uppföljning av tillståndshavares och taxiförares lämplighet	31
9.6	Polisens tillsyn över den yrkesmässiga trafiken	32
9.7	Återkallelse av trafik tillstånd med omedelbar verkan	33
9.8	Övriga frågor	34
10	Vägverkets roll	38
11	Kommande ändringar i yrkestrafiklagen	40
12	Specialmotivering till förslagen i 14 a och 19 §§ yrkes- trafiklagen	40

Bilaga 1:	Sammanfattning av Statskontorets rapport (1993:15) Om taxi och annan yrkesmässig trafik	43
Bilaga 2:	Förteckning över inkomna remissyttranden med anledning av Statskontorets rapport	48
Bilaga 3:	Departementspromemorians författningsförslag	49
Bilaga 4:	Sammanställning av remissyttrandena över departementspromemorian	54
Bilaga 5:	Datainspektionens yttrande	59
Bilaga 6:	Lagrådsremissens lagförslag	60
Bilaga 7:	Lagrådets yttrande	64
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 februari 1994	65

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263),
2. antar regeringens förslag till lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1988:263)¹ dels att 4, 19, 21 och 23 §§ samt rubriken närmast före 10 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 14 a §, och närmast före 14 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §²

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av Vägverket.

Frågor om förarlegitimation som avses i 14 a § första stycket prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd.

Giltighet av trafiktillstånd, *m.m.* Giltighet av trafiktillstånd

Särskilda regler för taxitrafik

¹Lagen omtryckt 1988:1499.

²Senaste lydelse 1992:1651.

Fordon i taxitrafik får endast föras av den som har särskild förarlegitimation. Sådan förarlegitimation får ges till den som innehar föreskriven körkortsbehörighet och som med hänsyn till yrkeskunnande och lagbygdad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

En förarlegitimation skall återkallas om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger. Frågor om återkallelse prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen.

19 §

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

De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och får därvid pröva om förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § alltjämt föreligger. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

De länsstyrelser som har beslutat om förarlegitimation utövar tillsyn över att innehavare av sådan legitimation uppfyller de krav som enligt 14 a § första stycket gäller för legitimationen.

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

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

Tillståndshavare som *uppsåtligen eller av oaktsamhet* bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet *eller i taxitrafik anlitar förare utan förarlegitimation enligt 14 a § döms* till böter.

23 §³

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten, om inte något annat anges i andra stycket. Beslut om varning får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos Vägverket. Vägverkets beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

En länsstyrelses beslut i frågor om förarlegitimation enligt 14 a § första stycket och om återkallelse av en sådan legitimation får överklagas hos länsrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.

³Senaste lydelse 1992:1651.

Härigenom föreskrivs att 1 § utsökningsregisterlagen (1986:617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

För de ändamål som anges i denna paragraf skall med hjälp av automatisk databehandling föras ett för hela landet gemensamt utsökningsregister.

Registret skall användas inom exekutionsväsendet för

1. verkställighet enligt utsökningsbalken,
2. verkställighet eller tillsyn enligt annan författning,
 - 2 a. indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
3. avräkning enligt lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter,
4. planering och tillsyn av verksamhet som avses under 1–3.

Registret får användas av myndigheter utanför exekutionsväsendet för

1. ändamål som avses i andra stycket 3,
2. planering, samordning och uppföljning av revisions- och annan kontrollverksamhet vid beskattning och tulltaxering,

3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter.

3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter,

4. tillsyn över innehavare av trafikillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen (1988:263).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1994.

¹Senaste lydelse 1993:910.

Den nuvarande regeringen har vid flera tillfällen sedan den tillträdde hösten 1991 framhållit behovet av en ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. Så skedde senast i 1992 års budgetproposition och i propositionen 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken. Regeringen har genom ändringar i yrkestrafikbestämmelserna skärpt tillståndsgivningen och tillsynen. Riksdagen har anslutit sig till bedömningen att en skärpt uppföljning av tillståndsgivningen behövs. Riksdagen har vidare instämt i regeringens bedömning att beslutet om avregleringen av den yrkesmässiga trafiken skall ligga fast.

Regeringen uppdrog den 19 november 1992 åt Statskontoret att göra en översyn av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken och lämna förslag till förbättringar i syfte att effektivisera tillsynen i linje med statsmakternas beslut i dessa frågor.

Statskontoret redovisade sitt uppdrag den 1 juni 1993 och överlämnade därvid sin rapport (1993:15) "Om taxi och annan yrkesmässig trafik". En sammanfattning av rapportens innehåll redovisas i *bilaga 1*. En förteckning över vilka remissinstanser som kommit in med remissyttranden finns i *bilaga 2*. En sammanfattning av remissyttrandena finns tillgänglig på Kommunikationsdepartementet (dnr K93/1567/4).

På grundval av Statskontorets rapport och remissyttrandena över denna har en departementspromemoria med lagförslag utarbetats inom Kommunikationsdepartementet, benämnd Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken (Ds 1993:91). Promemorian har remissbehandlats.

De lagförslag som lades fram i promemorian finns i *bilaga 3*. En förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av remissyttrandena finns i *bilaga 4*.

Datainspektionen har i enlighet med 2 a § datalagen (1973:289) yttrat sig över den föreslagna ändringen i 1 § utsökningsregisterlagen (1986:617). Datainspektionen har inte haft något att erinra mot lagförslaget. En kopia av yttrandet har tagits in som *bilaga 5*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 16 december 1993 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 6*.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 7*.

Lagrådet gör inte någon invändning i sak mot de framlagda lagförslagen men föreslår att det i 21 § yrkestrafiklagen anges vilket subjektivt rekvisit som skall gälla för brottet. Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten i förhållande till de till Lagrådet remitterade lagförslagen.

Det bör också nämnas att i avsnitten 9 och 10 i denna proposition behandlas sådana förslag i Statskontorets rapport som inte kräver yttrande från Lagrådet.

Regleringen av yrkestrafiken sker i huvudsak genom yrkestrafiklagen, YTL, (1988:263) och yrkestrafikförordningen, YTF, (1988:1503). För tillämpligheten har Transportrådet meddelat allmänna råd (TPR 1989:2). Av betydelse är också förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister samt vissa bestämmelser i fordonskungörelsen, FK, (1972:595) och bilregisterkungörelsen (1972:599).

Med yrkesmässig trafik avses trafik i vilken personbil, lastbil, buss, terrängmotorfordon eller traktortåg med förare ställs till allmänhetens förfogande mot betalning för transport av personer eller gods. Yrkesmässig trafik får endast bedrivas av den som har trafiktillstånd.

Trafiktillstånd kan meddelas antingen för *godstrafik* eller för *persontransporter*. Ett trafiktillstånd för persontransporter kan avse *linjetrafik*, *taxitrafik* eller *beställningstrafik med buss*.

För all yrkesmässig trafik gäller att tillstånd enligt yrkestrafiklagen endast får ges till sådana fysiska eller juridiska personer som bedöms vara lämpliga att driva verksamheten. Därvid prövas om sökanden med hänsyn till yrkeskunskande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

För linjetrafik med buss som rör mer än ett län finns en särskild skadlighetsprövning, där även trafikens påverkan på järnvägstrafik och trafikhuvudmännens trafik kan beaktas. Taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik är däremot endast föremål för prövning vad avser tillståndshavarens lämplighet.

För att driva taxirörelse tillkommer krav på att fordonet skall vara försett med tyggodkänd kvittoskrivande och registrerande taxameter samt att passagerare före färd skall kunna få kännedom om den taxa som tillämpas. Fr.o.m. den 1 januari 1995 skall en taxiförare också ha en legitimation utfärdad av Vägverket. Legitimationen visar att föraren med hänsyn till kravet på yrkeskunskande blivit godkänd att föra fordon i taxitrafik.

Trafiktillstånd gäller i allmänhet tills vidare. Trafiktillstånd som inte längre används skall återkallas. Det skall också återkallas om det i den yrkesmässiga trafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen eller i annan näringsverksamhet som tillståndshavaren driver har förekommit allvarliga missförhållanden eller om annars förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. Om missförhållandena inte är av allvarlig art, kan i stället varning meddelas.

Tillståndsmyndigheter för den yrkesmässiga trafiken är länsstyrelserna. Enda undantaget från denna regel är att Vägverket är tillståndsmyndighet vid linjetrafik som rör mer än ett län. Vägverket är dessutom central tillsynsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken.

I regeringens beslut den 22 december 1993 om budgetproposition för budgetåret 1994/95 finns förslag under trettonde huvudtiteln om en ökning av resurserna för länsstyrelsernas tillståndsprövning och tillsyn över den yrkesmässiga trafiken. Förslag redovisas också för hur resurs-

förstärkningen skall kunna finansieras, nämligen med en höjning av den årliga avgiften för yrkestrafikmärket. En viss intäktsökning för staten sker också genom att antalet beslut om tillstånd kan beräknas öka.

Prop. 1993/94:168

5 Riksdagsbeslut under senare år med anknytning till yrkestrafiken

Godstrafiken avreglerades med början redan under 1970-talet. Våren 1988 beslutade riksdagen efter förslag av regeringen om en fortsatt avreglering på yrkestrafikområdet (prop. 1987/88:50 bil. 1, prop. 1987/88:78, bet. 1987/88:TU15, rskr. 1987/88:166). Beslutet innebar att behovsprövningen för beställningstrafik med buss avskaffades den 1 januari 1989 och övrig behovsprövning den 1 juli 1990. Nära förbundet med dessa avregleringar var att länsstyrelsen skulle skärpa lämplighetsprövningen av dem som avser bedriva eller bedriver yrkestrafik.

För taxitrafiken slopades taxeregleringen, trafikområdesindelningen, trafikeringsplikten och kommenderingsplanen samt kravet på att tillhöra en beställningscentral.

I 1992 års budgetproposition redovisades kritik mot länsstyrelsernas insatser i fråga om lämplighetsprövningen och den efterföljande kontrollen av lämpligheten. I propositionen framhölls främst behovet av att skärpa efterlevnaden av det existerande regelverket, inte att skärpa regelverket som sådant. De brister som uppmärksammats skulle med andra ord bero på tillämpningen av bestämmelserna. Regeringen betonade att det inte fanns någon anledning att ompröva beslutet om avregleringen.

Riksdagen (bet. 1992/93:TU1, rskr. 1992/93:2) instämde i att beslutet om avregleringen låg fast. Riksdagen ansåg dock att det krävdes en snabb utredning av möjligheterna att skärpa reglerna ytterligare i syfte att sanera taxibranschen och för att kunderna skall kunna åka säkert till en kostnad som är rimlig i förhållande till resans omfattning.

Den 19 november 1992 beslutade regeringen dels att ge Statskontoret i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken, dels att under första halvåret 1993 tillåta samkörning mellan dåvarande Trafiksäkerhetsverkets yrkestrafikregister och uppgifter i utökningsregistret om fordringar som drivs in av kronofogdemyndigheten i allmänt mål.

Den 10 december 1992 beslutade regeringen om ytterligare två åtgärder för att komma till rätta med missförhållanden inom taxinäringen. För det första infördes i yrkestrafikförordningen krav på godkänt prov för taxiförare. Om en förare uppfyller Vägverkets krav skall en legitimation utfärdas. Denna legitimation skall finnas i fordonet väl synlig för passageraren. För det andra vidtogs en ändring i regleringen som syftade till att förhindra att en tillståndshavare ställde sina taxifordon till förfogande till personer som inte hade trafik tillstånd. Det skulle med andra

ord finnas ett bättre samband mellan trafikillståndet, tillståndshavaren, det anmälda fordonet samt fordonets registreringsskylt.

I propositionen 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken, som beslutades av regeringen den 17 december 1992, presenterades bl.a. följande förslag:

- Krav på Vägverket att följa upp yrkeskunnandet hos taxiföretagare.
- Högre krav på prisinformation.
- Krav på att taxametrar alltid skall vara plomberade samt en rad andra åtgärder för bättre kontroll av taxametrar.
- Nuvarande tillstånd att plombera taxametrar skall dras in så snart som möjligt. Godkännande av verkstad för plombering skall göras av Styrelsen för teknisk ackreditering (Swedac).

Sammanlagt redovisades 15 olika förslag som innebär en skärpt tillsyn av taxitrafiken.

Riksdagens revisorer avgav den 17 mars 1993 en rapport om avregleringen av taxinäringen. Rapporten grundar sig i huvudsak på förhållandena i Stockholms län.

Revisorerna pekade särskilt på bristerna i länsstyrelsens uppföljning av tillståndshavarnas lämplighet. En återkommande uppföljning borde enligt revisorerna i princip vara lika grundlig och omfatta samma kontrollmoment som tillståndsprövningen. Mot denna bakgrund föreslog revisorerna att en ordning med tidsbegränsade tillstånd borde övervägas liksom tidigare framlagda förslag avseende ett trafikillstånd för varje taxifordon.

Trafikutskottet anförde i sitt betänkande (bet. 1992/93:TU26) avseende proposition 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken att målet för samhällets insatser borde vara att utforma instrument och incitament som sammantaget förmår bidra till att en önskvärd utveckling sker inom taxitrafiken utan att en återgång för den skall sker till tidigare detaljreglering.

Utskottet ansåg att Riksdagens revisorers förslag noga borde övervägas av regeringen samtidigt som man hänvisade till det regeringsuppdrag Statskontoret fått att förutsättningslöst utvärdera länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken.

Utskottet föreslog att riksdagen skulle lämna utan erinran vad som anförts i propositionen, vilket också blev riksdagens beslut (rskr. 1992/93:278).

6 Övriga i ämnet inkomna skrivelser

Svenska Taxiförbundet har i en skrivelse som kom in den 14 maj 1993 redovisat synpunkter på dåvarande Trafiksäkerhetsverkets rapport

"Avregleringen av taxitrafiken". Synpunkterna gäller formuleringar i rapporten om utbildning av blivande tillståndshavare i yrkeskunnande.

Trafikpolisen i Stockholms län har inom ramen för sitt projekt om den olagliga yrkesmässiga trafiken (POLY) särskilt utrett vissa frågor rörande taxameteranvändningen. I en skrivelse som kom in den 23 juli 1993 redovisas resultatet av utredningen samt trafikpolisens förslag till åtgärder. Sammanfattningsvis föreslås:

- Att samtliga typgodkända taxametrar på den svenska marknaden skall vara fast monterade i fordonen. Taxametrar av kassettyp bör inte vara tillåtna om man inte kan presentera ett system som är säkert.
- Att viktiga uppgifter om taxametrarna finns tillgängliga i centrala bilregistret.
- Att abonnentnummer förbjuds och ersätts med organisationsnummer.
- Att en taxameter inte får användas om organisationsnummer saknas.
- Att organisationsnummer på kundens kvitto får en placering där det alltid kan avläsas.

Vidare lämnas i skrivelsen förslag till hur länsstyrelserna bör besluta i fråga om undantag från bestämmelserna om taxameter i taxifordon. Trafikpolisen redovisar också synpunkter på Vägverkets föreskriftsarbete i fråga om användning av taxametrar och installation av taxametrar. Trafikpolisen hemställer att Vägverket utarbetar ett utbildningsprogram i ämnet taxametrar som kan användas av trafikpolisen över hela landet.

Skrivelsen har översänts för yttrande till Vägverket, Statens provningsanstalt, Länsstyrelsen i Stockholms län och Svenska Taxiförbundet. Statens provningsanstalt instämmer i allt väsentligt i vad Trafikpolisen i Stockholms län föreslår. Länsstyrelsen i Stockholms län tillstyrker också flera av förslagen samt lämnar en redogörelse för sina bedömningar av undantag från kravet på taxametrar. Svenska Taxiförbundet konstaterar att förslagen i allt väsentligt redan behandlats av regeringen i proposition 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken. Riksdagen har också beslutat i enlighet med propositionen. Problemet är enligt förbundet att Vägverket ännu inte vidtagit åtgärder i enlighet med riksdagens beslut. Vägverket framhåller i sitt remissyttrande att de i utredningen påtalade bristerna beträffande nuvarande regelverk och vissa typer av taxametrar i huvudsak är kända. Förslag till åtgärder avseende flertalet av de i utredningen angivna områdena har av regeringen redovisats i proposition 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken. Vägverket återkommer med nya föreskrifter om taxametrar.

Svenska Taxiförbundet har i en skrivelse som kom in den 16 augusti 1993 framhållit att lagstiftningen för trafik tillstånd bör förtydligas. Anledningen är, enligt förbundet, att Kammarrätten i Stockholm upphävt länsstyrelsens beslut att återkalla ett tillstånd för en taxiägare som

dömts för misshandel. Vidare önskar förbundet att länsstyrelserna skall ha rätt att överklaga kammarrättsdomar till Regeringsrätten.

I en skrivelse som kom in den 17 september 1993 har *Svenska Taxiförbundet* vänt sig mot att taxiförarlegitimationen skall styras av föreskrifter som utformas centralt av Vägverket. De länsstyrelser som känner behov av en särskild förarlegitimation skall i stället få besluta om föreskrifter för resp. län. Förbundet hemställer om att ikraftträdandet av bestämmelserna om förarlegitimation skjuts upp till den 1 juli 1994.

Från *Gustaf Forsberg m.fl.* har protestlistor kommit in den 23 september 1993 med krav på att länsstyrelsen inte skall meddela några nya tillstånd förrän länsstyrelsen skapat full kontroll över vad den har att tillse inom taxi. Vidare hemställs att – om så krävs – samtliga trafiktillstånd skall omprövas och att ett trafiktillstånd skall omfatta högst ett fordon.

Vid en uppvaktning den 15 oktober 1993 överlämnade *Taxi Trafikförening Stockholm u.p.a. (Taxi Stockholm)* en skrivelse där föreningen framhåller att den är positiv till avregleringen. Föreningen konstaterar dock att man drygt tre år efter avregleringen tvingas se att utvecklingen i branschen blivit en helt annan än den avsedda. Den goda avsikten bakom avregleringen var att främja en skärpt och utvecklande konkurrens till fromma för konsumentintresset. I stället har föreningen tvingats åse hur taxibranschen i storstadsregionerna infiltrerats av kriminella aktörer som skrämmer bort taxikonsumenterna och hotar att slå ut branschens seriösa näringsidkare.

Avregleringen riskerar enligt föreningen att bli en bumerang för alla tillskyndare av ett fritt och konkurrensutsatt näringsliv. Om statsmakterna inte snarast agerar, kommer taxikonsumenterna i storstadsregionerna att vara hänvisade till skrupelfria och mindre nogräknade transportörer.

För att förhindra en sådan utveckling kräver *Taxi Stockholm* att ett antal åtgärder vidtas. Förslagen överensstämmer i stort med vad som framhålls av *Gustaf Forsberg m.fl.*

I en bilaga till skrivelsen lämnar *Taxi Stockholm* synpunkter på Statskontorets rapport. Synpunkterna har tagits in i remissammanställningen över rapporten.

Vid en uppvaktning den 2 november 1993 redovisade *Svenska Taxiförbundet* sina synpunkter på behovet av samordnade åtgärder på taxiområdet. Vidare diskuterades behovet av förnyad prövning av trafiktillstånd, taxameterfrågor, upphandlingsproblem m.m. Förbundet underströk också vikten av att länsstyrelserna får utökade resurser för tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Förbundet erinrade om sina tidigare framförda önskemål om att länsstyrelserna skall få möjlighet att överklaga sådana domar i kammarrätten som undanröjt länsstyrelsens beslut.

Genom en skrivelse som kom in den 2 november 1993 redovisade *Vägverket* sin årliga rapport om tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken.

Vid en uppvaktning den 17 november 1993 redovisade *Svenska Transportarbetareförbundets avdelning nr 12 i Malmö* ett antal krav som

enligt avdelningen måste uppfyllas för en sanering av taxinäringen. Till kraven hör att ett stopp i tillståndsgivningen införs, att begreppet trafikområde återinförs och att det skall finnas ett trafikillstånd för varje taxifordon. Det skall vidare finnas en vandelsprövning av taxiförare. Anslutning till beställningscentral skall vara obligatorisk. På det lokala planet skall det finnas en politisk nämnd som övervakar de kvalitativa kraven på taxinäringen.

I en skrivelse som kom in den 24 november 1993 framhåller *Sveriges Affärsresesförening* vikten av en fortlöpande tillsyn över taxinäringen. För att resenärerna skall kunna åka taxi skall de bl.a. kunna veta att taxiföretaget är ett seriöst verkande företag, att chauffören har tillstånd att köra taxi och att han hittar. Föreningen vill också ha bättre prisinformation både i taxibilen och på de större flygplatserna. Det behövs enligt föreningen bättre samarbete mellan länsstyrelserna, Vägverket, polisen och skattemyndigheterna så att branschen kan saneras.

Vidare kan nämnas att skrivelser kommit in från två privatpersoner vari synpunkter lämnas på bl.a. behovet av en återgång till reglering av taxitrafiken, resp. på behovet av mera tillförlitliga taxametrar.

Slutligen skall nämnas att *Länsstyrelsen i Hallands län* genom Bo Johansson och *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* genom Leif Delin den 14 april 1992 kommit in med en skrivelse vari framhålls att länsstyrelserna inte tillräckligt underrättas av andra myndigheter om olika missförhållanden som förekommer inom den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelserna kan därmed inte bedriva sin tillsyn av trafiken på ett effektivt sätt.

Länsstyrelserna framhåller att bestämmelsen i 15 § yrkestrafikförordningen om domstols underrättelseskyldighet inte är tillräcklig för att länsstyrelserna skall få det underlag som krävs för prövningen. Länsstyrelserna bör i större utsträckning få underrättelse om tillståndshavare m.fl. som gjort sig skyldiga till sådana lagöverträdelser att deras lämplighet måste ifrågasättas.

Ett direkt underrättelseflöde mellan Rikspolisstyrelsen, Vägverket (f.d. Trafiksäkerhetsverket) och länsstyrelserna borde enligt skrivelsen finnas som underlag för länsstyrelsernas prövning enligt 15 och 17 §§ yrkestrafiklagen om återkallelse av trafikillstånd på samma sätt som det finns enligt körkortsförordningen. Länsstyrelserna behöver enligt skrivelsen också få tillgång till uppgifter som kommer fram genom en sambearbetning av utsökningsregistret med Vägverkets centrala yrkestrafikregister.

7 Behov av ökad tillsyn över den yrkesmässiga trafiken

Riksdagen har som tidigare nämnts vid flera tillfällen under senare år ställt sig bakom regeringens ställningstagande att beslutet om hittillsvarande avreglering av den yrkesmässiga trafiken ligger fast. Effekterna

av avregleringen får trots vissa problem vad gäller efterlevnaden av ett antal bestämmelser inom bl.a. yrkestrafiklagstiftningen och skattelagstiftningen bedömas som övervägande positiva.

Den slopade behovsprövningen har i stort sett lett till avsett resultat vad gäller tillgången till taxitjänster. Det är sällan svårt att få tag i taxi, framför allt inte i storstadsregionerna. Kundernas väntetid vid telefonbeställning av taxi har i allmänhet minskat liksom också tiden för att få en bil framkörd. De befarade bristerna i glesbygd synes i stort sett ha uteblivit, bl.a. till följd av de villkor beträffande trafikutbud som ställs av kommuner och trafikhuvudmän vid upphandling av bl.a. skolskjutsar och färdtjänst.

Detta hindrar inte att det kan finnas fog för påståendet att det förekommer en viss överetablering i storstäderna, vilket naturligtvis ställer till med problem för näringen som sådan och dess anställda. För kunderna är det däremot i huvudsak positivt med god tillgång till taxibilar och därav följande priskonkurrens.

Det kan emellertid också konstateras att avregleringen kommit att medföra en del oegentligheter och missförhållanden inom taxi vad avser den privata kundens ställning och säkerhet samt att konkurrensen inte alltid sker på lika villkor. Det sistnämnda medför allvarliga problem för de seriösa tillståndshavarna som hotas att slås ut av sådana trafikutövare som skaffar sig konkurrensfördelar genom att bryta mot lagar och bestämmelser. Dessutom finns det problem som har att göra med brister i de medel som finns tillgängliga för att komma till rätta med missförhållanden som i större eller mindre utsträckning är gemensamma för samtliga transportslag inom den yrkesmässiga trafiken.

Särskilt inom taxi blir problemen iögonfallande. Fokuseringen till vissa av massmedia uppmärksammade problem inom Stockholmsregionen är påtaglig. Det går dock inte att komma ifrån att just taximarknaden för privatresor har en speciell karaktär för kunden genom att den kännetecknas av att det är svårt att i förväg avgöra tjänstens pris och kvalitet och att kunden därför inte har marknadsöverblick. Taxi skiljer sig från övriga servicenäringar på det sättet att det sällan finns återkommande relationer mellan ett och samma par av kund och förare eller företag. Anonymiteten inom näringen är därför stor vilket kan bidra till en försämrad serviceanda. Det är relativt lätt för nystartade företag att etablera sig på marknaden, men tyvärr också lätt att utnyttja kunders kunskaps- eller förhandlingsunderläge.

Kunden har också svårt att veta om det finns brister i fråga om säkerheten vid färd med ett visst fordon och med en viss förare.

Det är också allvarligt inom all yrkesmässig trafik att det finns en "gråzon" av företagare som bryter mot skattelagstiftningen antingen genom att inte registrera sig för skattskyldighet eller inte redovisa skatter och avgifter i förhållande till verksamhetens omfattning. För taxi kan detta ske bl.a. genom avancerade taxametermanipulationer. Vidare finns företagare som genom konkurser och företagskaruseller undanröjer skulder till samhället och leverantörer och samtidigt får verksamheten statssubventionerad genom lönegarantimissbruk.

Andra nämnda former av illojal konkurrens är underförsäkrade fordon och brott mot arbetstidslagstiftningen. Det förekommer också utnyttjande av förare för vilka skatter och sociala avgifter inte betalas. Allt detta gör det svårt för seriösa företagare att konkurrera med sådana som inte fullföljer sina ekonomiska skyldigheter mot samhället eller sina anställda.

Av den statistik som Länsstyrelsen i Stockholms län redovisar i sitt yttrande över Statskontorets rapport framgår att antalet återkallade trafiktillstånd är högre för lastbilsföretag än för taxiföretag. Antalet avslag på ansökningar om trafiktillstånd är däremot högre för taxitrafiken. Av detta går det naturligtvis inte att dra några slutsatser om vilken trafikgren som har de största problemen. Länsstyrelserna och andra remissinstanser framhåller rent allmänt att problemen är stora inom hela den yrkesmässiga trafiken, dock kanske värst i storstadsområdena och då inom godstrafiken och taxitrafiken. För den långväga busstrafiken redovisas då och då problem i form av brott mot arbetstidsbestämmelserna.

Beslutet om avreglering av den yrkesmässiga trafiken ligger fast. De missförhållanden som förekommer bör motverkas genom att tillsynen över trafiken skärps. Länsstyrelserna behöver få mera ändamålsenliga verktyg för sitt tillsynsarbete. Det är dessutom viktigt att samarbetet mellan länsstyrelserna och andra berörda myndigheter underlättas. Viktiga steg i den riktningen har redan tagits men samarbetet behöver formaliseras i vissa avseenden.

Det är en bättre kontroll av efterlevnaden av nuvarande regelverk som behövs. De lagförslag som redovisas i följande avsnitt har som främsta syfte att göra tillsynen effektivare.

Det är också, som regeringen ser det, viktigt att redan fattade beslut i syfte att få en bättre ordning inom yrkestrafiken kan genomföras så snabbt som möjligt. För att bidra till ett sådant genomförande har genom Kommunikationsdepartementets försorg tillkallats en *Ledningsgrupp för yrkestrafikfrågor*. I gruppen skall också samarbetet mellan myndigheterna och mellan dessa och olika branschorganisationer studeras och klarläggas, i syfte att effektivisera tillsynen över trafiken. Ett tredje syfte med gruppen är att kartlägga behovet av eventuell ytterligare lagstiftning inom området. Gruppen består av företrädare för ledningen inom 18 olika myndigheter och branschorganisationer med anknytning till yrkestrafiken. Arbetsformerna för gruppen skall vara informella. Arbetet skall i stort vara avslutat före sommaren 1994.

8 Lagstiftningsfrågor

8.1 Löpande uppföljning av lämpligheten hos den som fått tillstånd till taxitrafik

Regeringens förslag: En skärpt uppföljning av dem som fått tillstånd till yrkesmässig trafik skall ske.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks av samtliga utom Vägverket, som dock tillstyrker den redovisade ändringen i 12 § yrkestrafikförordningen. Svenska Busstrafikförbundet föreslår en omformulering i 19 § yrkestrafiklagen.

Skälen för regeringens förslag: Statskontoret har i sin rapport lämnat en lång rad förslag som syftar till att förbättra uppföljningen av tillståndsgivningen. Tillsynen skall kunna förbättras genom ökat samarbete mellan berörda myndigheter.

Ett av förslagen syftar till att minska möjligheterna för en tillståndshavare att flytta över delar av sin fordonspark till personer som inte har tillstånd till yrkesmässig trafik. Sådana överflyttningar upptäcks ofta vid de allt mer vanligt förekommande konkurserna inom branschen.

För att minska möjligheterna till överflyttning av fordonsparken till personer som inte godkänts som trafikutövare föreslår Statskontoret att yrkestrafikregistret under viss tid efter en prövning spärras för registrering av ytterligare fordon. När tillståndshavaren anmäler ytterligare fordon på sitt tillstånd får länsstyrelsen genom spärren vetskap om detta och kan vidta en kontroll, motsvarande en ny tillståndsprövning.

Enligt regeringens mening måste vid den löpande lämplighetsuppföljningen bestämmelser finnas som motverkar att överföringar av fordon sker från en tillståndshavare till personer som inte har trafiktillstånd. Det får således inte förekomma att tillståndshavaren - i stället för att bedriva trafiken med anställda förare - hyr ut sina fordon till personer som inte har prövats lämpliga att ha tillstånd till yrkesmässig trafik.

På detta sätt blir det möjligt att bedriva yrkesmässig trafik utan någon som helst tillsyn från länsstyrelsens sida eller kontroll från skattemyndigheterna. Redovisning av mervärdesskatt och andra skatter kan utebli så gott som helt. Några arbetsgivaravgifter betalas över huvudtaget inte in eftersom det inte formellt sett finns några anställda.

Beträffande vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med missförhållandena kan konstateras att remissinstanserna är ense om behovet av åtgärder men har olika uppfattningar om val av metod. Oenigheten har bl.a. att göra med att trafiktillstånd mera sällan återkallas på grund av brott mot just yrkestrafiklagstiftningen.

Det kan hävdas att det formellt sett redan finns en ordning som skulle kunna förhindra att fordon överförs till personer som inte har trafiktillstånd. Enligt yrkestrafikförordningen skall således, innan ett fordon används i yrkesmässig trafik, en anmälan om fordonet och dess registreringsnummer lämnas till tillståndsmyndigheten, dvs. när det gäller taxitrafik till länsstyrelsen. En sådan anmälan är en förutsättning för att tillståndshavaren skall få ett s.k. yrkestrafikmärke för fordonet och en gul taxiskylt. Tillståndshavaren får därefter inte överlåta sina på detta sätt märkta fordon till något annat företag utan att den ansvarige för detta senare företag lämplighetsprövas. Genom en i december 1992 beslutad ändring i YTF skall länsstyrelsen, när fordonet anmäls, också kontrollera att fordonet verkligen är godkänt för det slag av trafik som yrkestrafiktillståndet avser. Om fordonet skall användas i taxitrafik skall

det t.ex. uppfylla kravet på godkänd taxameter. Vidare skall länsstyrelsen kontrollera att tillståndshavaren är ägare eller har nyttjanderätt till fordonet.

Det är emellertid uppenbart att systemet inte fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det är alltför lätt att hyra ut taxifordon till personer som formellt står som anställda förare men som uppträder som trafikutövare utan att uppfylla kraven på ekonomisk och personlig lämplighet och på sådan laglydnad som krävs av en tillståndshavare.

För att stävja detta missbruk har föreslagits "ett fordon per tillstånd". Statskontoret har för sin del inte kunnat påvisa fördelarna med en sådan ordning. Flertalet remissinstanser avstyrker förslaget.

Den ändring av 19 § yrkestrafiklagen som nu föreslås syftar till att ytterligare precisera länsstyrelsernas ansvar för den fordöpanande tillsynen. En skärpt tillsyn av taxitrafiken skall kunna ske genom de ändringar i yrkestrafikförordningen som regeringen nyligen har beslutat om och som innebär att tillståndsmyndigheten ånyo skall pröva tillståndshavarens lämplighet enligt 6 § yrkestrafiklagen i det fall tillståndshavaren anmäler att han vill *utöka* det antal fordon som tidigare anmälts för användning i taxitrafiken. Ett villkor för att taxiägaren skall få utöka sin fordonspark är således att tillståndsmyndigheten på nytt prövar dennes lämplighet. Därutöver skall för all yrkesmässig trafik gälla att kontroll skall ske av att fordonet uppfyller de villkor om registrering och om beskaftenhet och utrustning som föreskrivs bl.a. i bilregisterkungörelsen (1972:599) och fordonskungörelsen (1972:595) för den fordonstyp och för det slag av trafik tillståndet avser. För t.ex. taxitrafik förutsätter detta godkänd taxameter. Vidare skall för samtliga trafikslag kontrolleras att tillståndshavaren är ägare eller har nyttjanderätt till fordonet.

Vid prövningen bör bl.a. också kontrolleras att registrering har skett för mervärdesskatt och arbetsgivaravgifter. Det bör också kontrolleras att den mervärdesskatt och de avgifter som erlagts står i rimlig proportion till det antal fordon som godkänts för trafik.

På detta sätt torde syftet med önskemålet om "ett fordon per tillstånd" bli tillgodosett utan att man för den skull behöver tillgripa en kostsam uppdelning av redan meddelade tillstånd.

Det bör framhållas att i de fall en tillståndshavare är väl känd av länsstyrelsen, den förnyade tillståndsprövningen kan göras tämligen summarisk. Det kan t.ex. vara fråga om en trafikutövare som under loppet av flera år byggt upp en fordonspark och som vid tidigare prövningar befunnits lämplig. Är det däremot fråga om en, *relativt sett*, mera väsentlig ökning av antalet anmälda fordon, kan det vara nödvändigt med en mera ingående lämplighetsprövning.

Den komplettering som föreslås i 19 § yrkestrafiklagen syftar till att markera principen med återkommande lämplighetsprövning. Eftersom återkallelsegrunden som regel är brott mot andra lagar än yrkestrafiklagen är det av stor vikt med ett nära samarbete mellan länsstyrelsen och bl.a. polisen och skattemyndigheterna.

Regeringen vill också hänvisa till de preciseringar av grunderna för återkallelse av trafikstillstånd som regeringen beslutade om den 16 december 1993. De nya bestämmelserna har tagits in som 11 a § yrkestra-

fikförordningen. I denna paragraf anges också att om ett trafikillstånd har återkallats på grund av de omständigheter som nämns i paragrafen, en tid av lägst tre och högst fem år skall bestämmas under vilken den prövade skall anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

8.2 Sambearbetning av yrkestrafikregistret med utsökningsregistret

Regeringens förslag: Utsökningsregistret skall få användas för tillsyn av innehavare av trafikillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen (1988:263). Uppgifter i utsökningsregistret skall få sambearbetas med uppgifter i Vägverkets centrala yrkestrafikregister.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. I promemorian föreslogs dock att uppgifter från utsökningsregistret skulle lämnas ut till länsstyrelsen på medium för automatisk databehandling (ADB). Regeringens förslag innebär att uppgifterna efter sambearbetning lämnas ut till länsstyrelserna i form av utskrift.

Remissinstanserna: Av dem som yttrat sig tillstyrker samtliga. Datainspektionen (DI) erinrar om att sambearbetning av utsökningsregistret och yrkestrafikregistret måste regleras. Eftersom det rör sig om återkommande sambearbetningar anser DI att det är lämpligt med en författningsreglering. Riksskatteverket (RSV) vill utöka omfattningen av uppgiftslämnandet. RSV framhåller också att sambearbetning enligt promemorieförslaget innebär att det i första hand blir Vägverket som får del av uppgifterna, inte länsstyrelserna. För att beivra bulvanförhållanden bör det enligt Svenska Taxiförbundet finnas möjlighet att ta fram uppgifter också om styrelseledamöter i taxiföretag.

Skälen för regeringens förslag: Den 19 november 1992 beslutade regeringen att tillåta sambearbetning av uppgifter i utsökningsregistret om skatter och avgifter med yrkestrafikregistret. Härigenom har det kunnat ske en bättre uppföljning av lämpligheten hos dem som fått tillstånd till yrkesmässig trafik.

Tillståndet till sambearbetningen var tillfälligt och begränsat till första halvåret 1993. Statskontoret föreslår i sin rapport att sambearbetning av uppgifter om skulder som drivs in av kronofogdemyndigheten i allmänt mål bör få ske även efter den 1 juli 1993 och utan tidsbegränsning.

Det huvudsakliga ändamålet med utsökningsregistret har hittills varit dess användning för kronofogdemyndigheternas verkställighet enligt utsökningsbalken eller annan författning samt planering och tillsyn av denna verksamhet. Registret får vid sidan härav också användas för avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter samt för kontrollverksamhet och utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter. Användningen har alltså begränsats till den exekutiva verksamheten och beskattningsverksamheten, dvs. i princip

till RSV:s verksamhetsområde. En utvidgning av ändamålet med registret i enlighet med promemorieförslaget innebär att man bryter denna princip. Behovet av att kunna bearbeta uppgifterna i registret måste vara mycket stort för att kunna motivera en sådan förändring.

Erfarenheterna av den tillfälliga sambearbetningen avseende första halvåret 1993 är enligt länsstyrelserna mycket goda. De har snabbt och utan att behöva tillgripa en manuell bearbetning fått tillgång till uppgifter om vilka trafikföretag och dess trafikansvariga som släpar efter med skatter och avgifter eller är försatta i konkurs m.m. Härigenom har i ett stort antal fall trafiktillstånden ifrågasatts och i åtskilliga fall återkallats. En sådan verkningsfull sanering av den yrkesmässiga trafiken skulle inte ha varit möjlig med hjälp av de tidigare använda metoderna att i varje enskilt fall manuellt inhämta uppgifter från kronofogdemyndigheten om tillståndshavarna.

Uppgifterna i den sambearbetning som ägde rum första halvåret 1993 håller nu på att bli föråldrade. Nya trafikföretag kommer till hela tiden. I de redan befintliga företagen är det vanligt förekommande att de trafikansvariga byts ut. Nya sambearbetningar behöver därför göras med en viss periodicitet. Alternativet med enbart manuella granskningar av uppgifter från kronofogdemyndigheten är inte realistiskt med hänsyn till mängden trafiktillstånd (ca 37 000) och framför allt till den stora omfattningen av förändringar i personkretsen av trafikansvariga. Det är därför i hög grad angeläget att utsökningsregistret får användas även för tillsyn av innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen.

Med stöd av vad som anförts ovan och en enig remissopinion föreslår regeringen att utsökningsregisterlagen (1986:617) ändras så att ändamålet med registret även omfattar tillsyn av innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen.

Syftet är att göra det möjligt att sambearbeta vissa uppgifter i utsökningsregistret med uppgifter i yrkestrafikregistret om tillståndshavare och trafikansvariga och på så sätt underlätta länsstyrelsens tillsyn av den yrkesmässiga trafiken enligt yrkestrafiklagen (1988:263). Det är alltså endast uppgifter om de personer som förekommer i Vägverkets centrala yrkestrafikregister, dvs. enbart tillståndshavare och trafikansvariga, som skall sammanställas med uppgifter i utsökningsregistret. Att sambearbeta uppgifterna även med uppgifter om styrelseledamöter i taxiföretag, som Svenska Taxiförbundet föreslår, är inte praktiskt möjligt med nuvarande registerföring. Det förutsätter att uppgifterna, som i dag bara finns i aktiebolagsregistret, förs in i yrkestrafikregistret. Det är naturligtvis viktigt att beivra bulvanförhållanden men att utvidga registerföringen på det nu antydda sättet skulle enligt vår mening föra för långt. Ledamöterna är ofta många till antalet. Det händer också att sammansättningen av styrelsen ändras med kort varsel. Kontrollintresset får i denna del tillgodoses på annat sätt. RSV framhåller att det finns behov av att kontrollera även de personer som sökt men ännu inte beviljats tillstånd. Detta är helt riktigt men även här får kontrollen ske på annat sätt än genom sambearbetning av uppgifter i utsökningsregistret med uppgifter i yrkestrafikregistret.

I förslaget till lag om ändring i utsökningsregisterlagen (1986:617) anges i 1 § tredje stycket 4 att utsökningsregistret får användas utanför exekutionsväsendet även för tillsyn av innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen. Lydelsen sammanfaller med förslaget i promemorian. Däremot har de i promemorian föreslagna ändringarna i 9 § utsökningsregisterlagen inte tagits med i denna proposition. Skälet är att uppgifter ur utsökningsregistret inte kommer att lämnas ut på medium för automatisk databehandling till länsstyrelserna, vilket föreslogs i promemorian. Den tillfälliga sambearbetning som ägt rum under första halvåret 1993 har enbart inneburit att länsstyrelserna fått del av utskriften i form av datalistor som sänts ut från RSV till resp. länsstyrelse. Denna redovisning har varit fullt tillräcklig för tillsynsarbetet och har, som nämnts, resulterat i ett stort antal återkallelser av trafiktillstånd. Något skäl att ändra denna ordning finns inte. Eftersom uppgifterna i utsökningsregistret inte kommer att lämnas ut till länsstyrelserna på ADB-medium bör sambearbetningen lämpligen regleras närmare i utsökningsregisterförordningen (1986:678). Regeringen vill emellertid redan nu framhålla att en allmän strävan är att begränsa de uppgifter som får sambearbetas med yrkestrafikregistret till sådana som verkligen är betydelsefulla för länsstyrelsernas tillsynsverksamhet. Vad som behövs för tillsynen är uppgifter i allmänna mål om skuldens storlek men också om det i sådana mål finns ställd säkerhet, uppskov och avbetalningsplan. Av betydelse är givetvis också uppgifter om betalningsinställelse, likvidation och om företaget eller de granskade personerna är försatta i konkurs. Det bör även vara möjligt att kontrollera om det finns ackord, näringsförbud och förordnande av god man enligt 2 § ackordslagen (1970:847).

Som tidigare nämnts i avsnitt 3 har DI inte haft något att erinra mot lagförslaget. DI:s yttrande har tagits in som *bilaga 5*.

8.3 Legitimation av förare i taxitrafik

Regeringens förslag: Legitimation som taxiförare skall endast få ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig som taxiförare. Legitimationen skall kunna återkallas om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens utom beträffande vilken myndighet som bör sköta vandelsprövningen.

Remissinstanserna: Samtliga tillstyrker en vandelsprövning av taxiförare. Länsstyrelserna samt Vägverket och Svenska Taxiförbundet vill att prövningen skall ske av länsstyrelsen och inte av Vägverket. En länsstyrelse föreslår att ikraftträdandet bör ske redan den 1 juli 1994.

Skälen för regeringens förslag: År 1992 beslöt regeringen om en ändring i yrkestrafikförordningen, så att förare i taxitrafik skall besitta

ett visst yrkeskunnande (12 d § yrkestrafikförordningen). Ett villkor för att få framföra fordon i taxitrafik skall således vara att föraren har blivit godkänd vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov som styrker ett sådant kunnande. Härigenom skall tillses att förarna har kunskaper i kartläsning samt om olika passagerares behov av hjälp samt den kunskaper om yrkestrafiklagstiftning och arbetstidsbestämmelser som erfordras för arbetet som förare i yrkesmässig trafik.

Yrkeskunnandet hos förarna skall bestyrkas genom en *legitimation* med namn och fotografi. Föraren skall vid transport av passagerare hålla legitimationen väl synlig.

Regeringens förslag om en *vandelsprövning* av förarna bör ses mot bakgrund av att en passagerare i ett taxifordon är i hög grad beroende av den enskilde förarens agerande. För resenärens trygghet är taxiförarens pålitlighet, ärlighet och yrkesskicklighet helt avgörande. Stor vikt bör därför läggas vid förarnas egenskaper och inte endast vid taxiägarnas och den tekniska utrustningens. Förarnas vandelsprövning är mot denna bakgrund av central betydelse.

I prövningen för en särskild förarbehörighet bör därför ingå en kontroll av sökandens laglydnad på motsvarande sätt som enligt 6 § yrkestrafiklagen gäller för tillståndshavare. Det bör också finnas en möjlighet till återkallelse av en förarlegitimation.

Statskontoret framhåller i sin rapport att en av samhället utfärdad legitimation placerad i taxifordonet och med namn och fotografi, kan uppfattas som något mer än ett bevis på ett visst yrkeskunnande. Legitimationen skulle med andra ord kunna inge en falsk trygghet om utfärdandet av legitimationen inte baseras på en lämplighetsprövning.

En vandelsprövning av taxiförare bör alltså införas. Så kan ske genom att man i yrkestrafiklagen tar in en bestämmelse om att fordon i taxitrafik får endast föras av den som har särskild förarlegitimation. Sådant legitimation får bara ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

Kravet på förarlegitimation gäller såväl förare som de tillståndshavare som själva kör sina fordon.

Beträffande de grunder på vilka en person skall kunna förvägras en förarlegitimation och en sådan legitimation skall kunna återkallas, hänvisas till specialmotiveringen till den föreslagna lagen om ändring i yrkestrafiklagen.

I promemorian föreslogs att det bör ankomma på Vägverket att ombesörja vandelsprövningen av taxiförare. Skälet till detta får förmodas vara att det är Vägverket som enligt 12 d § yrkestrafikförordningen svarar för prov om yrkeskunnande för att föra fordon i taxitrafik. Det är också Vägverket som svarar för själva legitimationen. Hela förfarandet skulle därmed kunna ske inom ramen för verksamheten i en enda myndighet.

Samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan uttalar att det bör vara länsstyrelserna som ges uppgiften att utföra den lämplighetsprövning som skall föregå utfärdandet av legitimationen.

Enligt regeringens mening kan det anföras skäl för båda lösningarna. Med hänsyn till att länsstyrelsen redan nu utför lämplighetsprövning i såväl körkortsärenden som ärenden om trafiktillstånd finns det dock övervägande skäl för att även vandelsprövningen av taxiförare bör ske hos länsstyrelserna. För detta talar också att länsstyrelsen fortlöpande skall följa upp lämpligheten hos den som fått trafiktillstånd på samma sätt som nu föreslås för taxiförarlegitimationen. I båda fallen ankommer det på länsstyrelsen att också besluta om återkallelse av tillståndet resp. legitimationen. Det finns givetvis också i många fall ett personanknutet samband mellan lämplighetprövningen av tillståndshavare och prövningen av taxiförare genom det stora inslaget av enbilsåkare inom taxinäringen.

Frågor om lämplighetsprövning av taxiförare bör således handläggas av länsstyrelserna och då av den länsstyrelse där sökanden till en taxiförarlegitimering är folkbokförd. Det skriftliga provet vad avser yrkeskunnande bör förrättas av Vägverket. Om den sökande av en länsstyrelse godkännts som taxiförare, både med hänsyn till laglydnad och yrkeskunnande, bör det ankomma på Vägverket att utfärda legitimationsbeviset.

De nya bestämmelserna i yrkestrafiklagen om taxiförarlegitimation bör träda i kraft den 1 januari 1995. Det vore givetvis fördelaktigt med ett ikraftträdande vid en tidigare tidpunkt, vilket Länsstyrelsen i Stockholms län föreslår, men detta är dock inte tillrädligt med hänsyn till bl.a. de prov om yrkeskunnande som skall organiseras över hela landet och med prövning också av lokalkännedom i något län.

Krav på legitimation skall inte bara avse nytillkommande förare utan också sådana personer som redan kör taxifordon.

Genom körkortsförordningen (1977:722) (i dess lydelse enligt SFS 1993:1049) skall uppgifter om innehav av taxiförarlegitimering föras in i körkortsregistret. Länsstyrelsen får genom den sambearbetning som fortlöpande sker av polisregistret med körkortsregistret vetskap om den eventuella brottsbelastningen hos de taxiförare som skall vandelsprövas. Sambearbetningen underlättar också den fortlöpande vandelsprövningen av taxiförarna.

I yrkestrafiklagen bör föras in en bestämmelse om att det ankommer på länsstyrelsen att pröva frågor om förarlegitimation för taxitrafik. Länsstyrelsen skall också utöva tillsyn över att innehavare av förarlegitimationen uppfyller de krav som gällde vid beslutet om legitimationen. Det får liksom nu ankomma på Vägverket att närmare utforma kraven för förarlegitimationer för taxitrafik. Därvid får också för visst län, t.ex. ett storstadslän, efter hörande av resp. länsstyrelse, föreskrivas krav på *lokalkännedom* för förare som är folkbokförd i länet. Något sådant krav torde för närvarande inte vara aktuellt annat än för Stockholms län.

Med anledning av vad Konkurrensverket framför i sitt yttrande över Statskontorets rapport bör framhållas att en taxiförarlegitimation skall vara giltig i hela landet. Särkrav på lokalkännedom för förare bosatta i t.ex. Stockholms län skall självfallet inte hindra förare, bosatta t.ex. i Uppsala län, att köra taxi i det förstnämnda länet. Härvid kan givetvis i

något enstaka fall uppstå situationer då föraren brister i lokalkännedom. Anknytningen till förarens folkbokföringslän är emellertid som lösning avgjort bättre än att själva förarlegitimationen skall gälla för körning enbart i ett begränsat område, vilket LO föreslår.

Avslutningsvis bör nämnas att det givetvis finns ett samband mellan bestämmelserna i körkortslagen (1977:477) om återkallelse av sådant körkort som omfattar taxibehörighet och de av regeringen nu föreslagna möjligheterna till återkallelse av taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen.

I likhet med vad Styrelsen för riksfärdtjänst och Vägverket framför i sina yttranden, vill regeringen här framhålla att det i särskild ordning närmare bör utredas om det inte skulle vara en mera rationell lösning med endast *en* förarbehörighet för taxitrafik.

Det kan också noteras att Lagrådet i sitt yttrande över lagrådsremissen understryker att frågan om en enda förarbehörighet för taxitrafik bör utredas.

9 Övriga förslag föranledda av Statskontorets utredning

Statskontoret har i sin rapport redovisat 25 olika åtgärdsförslag i syfte att effektivisera tillståndsgivningen och skärpa tillsynen av dem som fått tillstånd till yrkesmässig trafik. Tre av förslagen har redovisats i föregående avsnitt under rubriken lagfrågor.

De ämnesområden med anknytning till den yrkesmässiga trafiken som nu behandlas (avsnitt 9.1-9.6) utgår i huvudsak från Statskontorets förslag. Därutöver följer i avsnitt 9.7 ett förslag till ändring i yrkestrafikförordningen som inte behandlats i Statskontorets rapport.

9.1 Prövning av sökandens lämplighet och laglydnad

Regeringens bedömning: Länsstyrelserna bör genom terminalåtkomst i polisregistret kunna få veta huruvida de personer som söker tillstånd till yrkesmässig trafik och till biluthyrning förekommer i registret eller ej.

Statskontorets förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks över lag, bl.a. av samtliga länsstyrelser som yttrat sig i frågan, liksom också av Rikspolisstyrelsen. Datainspektionen (DI) har inget principiellt att invända mot att länsstyrelsen får möjlighet att löpande undersöka om belastningsuppgifter förekommer. DI betonar dock vikten av sekretesskydd.

Skälen till regeringens bedömning: Vid länsstyrelsens prövning av en ansökan om yrkestrafiktillstånd och tillstånd till biluthyrning har

länsstyrelsen rätt att kräva att sökanden bifogar de handlingar och utdrag som erfordras för länsstyrelsens beslut. Ett undantag från dessa bestämmelser finns dock, nämligen utdrag ur polisregistret. Sådant utdrag måste länsstyrelsen i varje enskilt ärende rekvidrera från resp. polismyndighet. Enligt 17 § i polisregisterkungörelsen (1969:38) får enskild person endast i mycket begränsad utsträckning ta del av de uppgifter som finns om honom själv i polisregistret.

När det däremot gäller ärende om *körkortstillstånd* får länsstyrelsen enligt 16 a § polisregisterkungörelsen ha terminalåtkomst till polisregistret för upplysning om någon belastningsuppgift finns eller inte. Om länsstyrelsen finner att sökanden inte förekommer i polisregistret behöver någon ytterligare personutredning inte göras.

Någon sådan terminalåtkomst finns som nämnts inte vid prövning av trafikstillstånd eller av tillstånd till biluthyrning. Det kan dock hävdas att lämplighetsprövningen vid ansökan om trafikstillstånd och om tillstånd till biluthyrning bör tillmätas minst samma vikt som vid prövning av körkortstillstånd. Ett annat skäl för terminalåtkomst är de stora ärendemängder det kan röra sig om. Härtill kommer att antalet ärenden kommer att öka till följd av den nyligen beslutade ändringen i yrkestrafikförordningen om en förnyad lämplighetsprövning av tillståndshavare och trafikansvariga inom taxitrafik i det fall en tillståndshavare vill utöka sin fordonspark. Statskontoret har beräknat att antalet ärenden om trafikstillstånd då kommer att öka med ca 1 000 till ca 5 500. Antalet förfrågningar till polisregistret kommer då att öka i sådan grad att nuvarande manuella rutiner knappast går att behålla.

Om terminalåtkomst vidgas till att gälla även prövning av ansökan för yrkestrafik och biluthyrning sorteras belastningsfria sökande automatiskt bort och länsstyrelsen kan begränsa sina beställningar av yttranden från polisen till de personer som förekommer i registret.

Förutom en snabbare handläggning skulle terminalåtkomsten medföra en minskad arbetsbelastning för polismyndigheterna. Antalet ansökningar om tillstånd inom yrkestrafikens område är nu ca 4 500 per år och kommer som nämnts att öka till ca 5 500. Enligt Statskontorets beräkningar torde endast ca 500 ärenden kräva särskilda yttranden.

Enligt regeringens mening bör sökning i polisregistret få förekomma vid prövning av trafikstillstånd och tillstånd till biluthyrning. Sökning skall endast avse om belastning finns eller inte. Särskilt yttrande kan därefter inhämtas från polismyndighet när en person förekommer i registret.

Registersökningen bör avse inte bara tillståndshavare och trafikansvariga utan också den vidare personkrets som i vissa fall ska lämplighetsprövas. Med hänsyn till att det är vanligt förekommande att styrelseledamöter i taxiföretag med kort varsel byts ut finns behov av snabb sökning i polisens register. Ett sådant behov finns också då det sker en anmälan om en ökning av antalet fordon per tillstånd för taxitrafik och då en förnyad lämplighetsprövning enligt 12 § yrkestrafikförordningen skall ske.

En remissinstans har betonat vikten av sekretesskydd. Enligt 7 kap. 17 § sekretesslagen (1980:100) gäller sekretess i verksamhet som avser

bl.a. uttag ur polisregister för uppgift som har tillförts registret. Den vidgade terminalåtkomsten kommer således att omfattas av samma sekretess som i dag gäller för den terminalåtkomst som länsstyrelserna har i ärenden om körkortstillstånd.

För att kunna genomföra en terminalåtkomst till polisregistret krävs en komplettering av 16 a § polisregisterkungörelsen som anger terminalåtkomst för länsstyrelserna inte bara i ärenden om körkortstillstånd utan också i ärenden om tillstånd till yrkesmässig trafik och till biluthyrning. En ändring av 6 § yrkestrafikförordningen resp. 3 § förordningen om biluthyrning behöver också göras. Nuvarande ordning innebär att tillståndsmyndigheterna i samtliga fall skall inhämta yttrande om sökandens lämplighet från polismyndighet. Förfrågningar i sådan heltäckande omfattning blir med den nämnda ändringen i polisregisterkungörelsen alltså obehövligen. De nya lydelseerna bör i stort överensstämma med den som finns i 11 § körkortsförordningen (1977:722). Vidare bör i yrkestrafikförordningen anges ett bemyndigande för rikspolisstyrelsen att besluta om föreskrifter om länsstyrelsens inhämtande av uppgifter ur polisregistret. Lydelsen bör i stort sett överensstämma med 96 § körkortsförordningen.

9.2 Taxeinformation och taxinummer

Regeringens bedömning: Information om gällande taxa i taxitrafik bör anges på taxifordonet, både utvändigt och invändigt. Länsstyrelserna skall kunna meddela föreskrifter om informationens närmare utformning. Taxifordonets registreringsnummer bör på ett tydligt sätt anges också inne i ett taxifordon.

Statskontorets förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Förslagen tillstyrks av de instanser som yttrat sig i frågan.

Skälen till regeringens bedömning: I propositionen 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken framhölls vikten av att konkurrensen i taxibranschen kan fungera på lika villkor. En av förutsättningarna härför är att taxikunderna kan informeras på ett fullgott sätt om gällande taxor.

Den överenskommelse som Konsumentverket och Svenska Taxiförbundet gjort om en lämplig mall för utformning av en taxitaxa har fungerat tillfredsställande så till vida att Konsumentverket inte mottagit några anmärkningar gentemot själva överenskommelsen. Det är emellertid lätt att konstatera att taxeinformationen har sina brister. På många fordon finns över huvud taget ingen taxa angiven vare sig på utsidan eller på insidan. Som regel finns den enbart på utsidan vilket inte alltid är tillräckligt för att kunden efter resans slut skall kunna jämföra debiterat pris enligt kvittot med den information om taxan som resenären kunde få före resans början.

Enligt regeringens mening bör gällande taxa anges på ett tydligt sätt både utvändigt och invändigt på fordonet. Krav på prisinformation bör därför införas i yrkestrafikförordningen med angivande av Vägverket som ansvarig myndighet för informationens utformning. Föreskrifterna bör utarbetas i samråd med Konsumentverket. I förordningen bör också anges att länsstyrelsen skall kunna meddela föreskrifter om informationens närmare utformning, t.ex. vid de större flygplatserna.

Det är viktigt att kunden har möjlighet att under färden ha information inte bara om förarens identitet genom den i avsnitt 8.3 föreslagna förarlegitimeringen utan också om själva fordonets identitet. Sådan information förbättrar möjligheterna för kunden till reklamationer efter resans slut. Det skulle däremot föra för långt att varje taxifordon skulle tilldelas ett särskilt taxinumner av resp. länsstyrelse, något som föreslagits av en del remissinstanser. En sådan ordning skulle medföra höga administrativa kostnader för att hålla ytterligare ett register aktuellt.

En enkel lösning, som förordas av Svenska Taxiförbundet, är att man på yrkestrafikmärkets baksida, som alltså vetter in mot fordonet, med tydliga siffror anger taxifordonets registreringsnummer, ordet TAXI och vilket år yrkestrafikmärket avser. Andra sätt att ange fordonets registreringsnummer kan också tänkas. Det väsentliga är att angivelsen kan ske på ett tydligt sätt för passageraren.

Fortsatta överväganden bör ske beträffande eventuella ändringar i yrkestrafikförordningen och förordningen (1975:885) om utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik.

9.3 Taxameterfrågor

Regeringens bedömning: Vägverket bör ges i uppdrag att ytterligare utreda hur taxametrar kan göras säkrare. Därvid bör bl.a. studeras om och i vad mån taxametrar i ökad utsträckning kan användas för taxiöretagens bokföring och vid arbetstidsredovisning. Åtgärder bör även vidtas som underlättar polisens kontroll av taxametrar.

Statskontorets förslag: Överensstämmer i stort med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Ett stort antal remissinstanser tillstyrker ökade krav på säkerhet hos taxametrarna och deras plombering. Flera instanser lämnar detaljerade förslag till åtgärder.

Skälen till regeringens bedömning: Kontroll av taxametrars säkerhet torde vara ett av de allra mest betydelsefulla momenten vid tillsynen av taxinäringen. I de fall då taxametrar kan manipuleras av taxiägare och taxiförare är det uppenbart att konkurrensen inom näringen allvarligt kan snedvridas. De seriösa taxiägarna riskerar att slås ut. Härtill kommer effekter i form av skatteundandragande och att kunderna såsom privatresenärer eller att kommuner och landsting såsom stora köpare av taxitjänster får betala för höga respriser.

I regeringens proposition 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken redovisades en lång rad förslag som syftade till att stävja taxameterfusket.

Vägverket är den myndighet som skall utfärda föreskrifter om taxametrars beskaffenhet och utrustning och också numera om användningen av taxametrar. Det är angeläget att verket utfärdar föreskrifter på grundval av vad som i december 1992 föreslogs i propositionen och vad riksdagen med anledning härav beslöt våren 1993. Verket skall härvid även i berörd del beakta det uppdrag som regeringen beslutade den 2 december 1993 om förbättrad trafiksäkerhet på vägarna m.m. Vägverket bör också utreda på vad sätt taxametrar kan göras än mera säkra och skyddade mot olika former av intrång i sina funktioner. Härvid bör särskilt uppmärksammas i vad mån taxametrarna kan anses så tillförlitliga att de uppgifter som skall registreras i en taxameter kan användas för bokföringsändamål. Det är visserligen inte en fråga för Vägverket att avgöra hur företagens bokföring bör vara ordnad. En förutsättning för att kunna använda en registrerande taxameter i bokföringssammanhang bör dock vara att taxametern inte utan svårigheter kan manipuleras.

En annan fråga som är angelägen att utreda är i vad mån uppgifter som kan tas fram från taxametrar kan användas som arbetstidsbok. Nuvarande möjlighet att föra en manuell sådan har visat sig ge alltför stora möjligheter till oegentligheter när det gäller arbetstidsredovisning.

Problem finns också med att en del förare kringgår arbetstidsbestämmelserna genom att i taxametern använda mer än ett förarkort. En sådan förare kan utgöra en allvarlig risk ur trafiksäkerhetssynpunkt om han kör sitt fordon under längre tid än vad som är tillåtet. Tekniska lösningar bör tas fram som förhindrar en användning av mer än ett förarkort per förare.

Det bör också i övrigt beaktas vad Statens provningsanstalt, Trafikpolisen i Stockholm och taxametertillverkarna m.fl. har anfört beträffande möjligheterna att göra taxametrar säkrare och lättare att kontrollera för polisen, t.ex. vid flygande besiktningar.

Det är vidare angeläget att registren i en taxameter kan avläsas omedelbart vid en konkurs. Det är också viktigt, som Trafikpolisen i Stockholm framhåller, att ett taxiföretags organisationsnummer får en sådan placering på taxikvittot att det alltid blir fullt läsbart. Ett annat förslag från Trafikpolisen är att en taxameter inte skall få användas om organisationsnummer saknas.

Ytterligare ett förslag som framförts och som bör övervägas är att åter införa en bestämmelse om att det skall finnas kontrollmärke på registreringsskylten också på taxifordon. En sådan åtgärd skulle förmodligen underlätta polisens flygande besiktning. Å andra sidan medför ett utbyte av skyltarna en viss merkostnad. En annan nackdel kan vara att skylten kan bli mera lätt att förfälska genom att den till sitt utseende – fränsett den gula färgen – blir mera lik en registreringsskylt på en vanlig personbil.

Regeringen kommer att ge Vägverket i uppdrag att utreda de frågor som nu nämnts om taxametrar.

Regeringens bedömning: Klarare regler bör finnas för polisens information till tillsynsmyndigheten om misstänkt brottslighet, strafförelägganden och domar.

Statskontorets förslag: Överensstämmer i stort med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks över lag. Endast Domstolsverket avstyrker med motivering att underrättelseskyldighet redan finns från domstolarnas sida.

Skälen till regeringens bedömning: Det bör tillmätas betydelse att länsstyrelserna säger sig få otillräcklig information om att en tillståndshavare blivit dömd i domstol för förseelser enligt annan lagstiftning än yrkestrafiklagen. Enligt Länsstyrelsen i Värmlands län är det mycket ovanligt att en allmän domstol översänder en dom som avser någon med tillstånd till yrkesmässig trafik. Detta beror enligt länsstyrelsen förmodligen på att domstolen inte känner till att vederbörande är tillståndshavare.

Regler behövs därför så att länsstyrelserna kan få information om strafförelägganden och domar. Genom att dessa underrättelser från åklagare och domare uteblir uppstår problem ur rättssäkerhetssynpunkt. Åtgärder mot tillståndshavare blir i många fall beroende av slumpen.

Anledningen till att tillsynsmyndigheten inte får vetskap om strafförelägganden och domar torde bero på att polisen i samband med brottsundersökning eller förundersökning numera inte har en särskild markeringsruta i sina rapporter som anger att brottet skett under utövande av yrkesmässig trafik.

Rikspolisstyrelsen bör därför snarast återinföra markeringen "yrkestrafik" i sina rapporter som en anvisning till polisens utredare, åklagare och domstolar att informationsskyldighet till tillståndsmyndigheten föreligger i dessa ärenden.

Ett tillägg i 15 § yrkestrafikförordningen bör därför införas med innebörd att Rikspolisstyrelsen bör medverka till att tillsynsmyndigheten kan nås av underrättelsen. Rent praktiskt bör detta kunna ske genom att återinföra markeringen "yrkestrafik" på formulären. På dessa bör också finnas en särskild markering om "taxiförarlegitimation".

Förfarandet bör kunna medföra att det inte blir nödvändigt att genomföra Statskontorets mera långtgående förslag om en obligatorisk, lagreglerad underrättelseskyldighet från polisens sida gentemot länsstyrelsen om brott och förseelser enligt yrkestrafiklagstiftningen och mot annan lagstiftning som är av betydelse för länsstyrelsens tillsyn. Det kan också hänvisas till regeringens förslag i avsnitt 9.1 om terminalåtkomst för länsstyrelserna till polisregistret vilket möjliggör att länsstyrelsen på ett enkelt sätt kan få vetskap om en sökande till ett trafiktillstånd eller till biluthyrning är belastad eller ej.

Regeringens bedömning: Ändring bör vidtas i körkortsförordningen, innebärande att registerblad om belastningsuppgifter för körkortsinnehavare skall, om innehavaren har tillstånd för yrkesmässig trafik, sändas till den länsstyrelse som har meddelat trafik-tillståndet. Det samma bör gälla för den trafikansvarige om det är en juridisk person som har trafik-tillståndet. Sådant registerblad skall också översändas till den länsstyrelse som beslutat om legitimation för taxiförare.

Statskontorets förslag: Sambearbetning bör ske av polisregistret med yrkestrafikregistret.

Remissinstanserna: Flertalet av dem som yttrat sig i frågan tillstyrker, däribland många länsstyrelser samt Svenska Busstrafikförbundet och Svenska Taxiförbundet. Domstolsverket ifrågasätter om den föreslagna sambearbetningen är förenlig med skyddet för den enskildes integritet. Ändamålet med informationsbehandlingen kan inte anses vara så stort att det uppväger integritetsintrånget.

Datainspektionen har inte något att erinra mot att länsstyrelsen - vid prövningar av yrkestrafiktillstånd - ges samma möjlighet att undersöka om belastningsuppgifter förekommer som i fråga om körkortstillstånd.

Skälen till regeringens bedömning: Det finns flera goda exempel på hur länsstyrelserna på ett informellt sätt samverkar med polisen, skattemyndigheterna och näringen själv i syfte att undanröja missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken. Det gäller inte minst i Stockholms län. Det intensifierade samarbetet mellan länsstyrelsen, skatte- och kronofogdemyndigheter samt inte minst med polisen är en förutsättning för att man skall kunna sanera branschen från oseriösa företagare.

Genom ökat samarbete mellan länsstyrelserna och polismyndigheterna kan själva tillståndsprövningen underlättas. Länsstyrelserna kan bl.a. genom den i avsnitt 9.1 föreslagna terminalåtkomsten till polisregistret få ett förbättrat beslutsunderlag för sina ställningstaganden till ansökningar om tillstånd till yrkesmässig trafik.

Av minst samma betydelse är att länsstyrelserna kan ha en kontinuerlig och systematisk tillsyn över dem som redan har trafiktillstånd. Tillsynen underlättas om länsstyrelsen kan få en uppgift - en "signal" - från polismyndigheten om att en granskning behöver ske av en viss tillståndshavares vandel.

En sådan sökning skulle på ett effektivt sätt kunna ske genom den sambearbetning som Statskontoret föreslagit. Regeringens bedömning är emellertid att man bör avvakta med att genomföra en sådan sambearbetning. I stället bör prövas de möjligheter som finns att få fram belastningsuppgifter genom körkortsregistret. Ett sådant förfarande har visserligen den nackdelen att man därigenom kan granska enbart körkorts-havare och således inte sådana tillståndshavare som inte har körkort.

Antalet sådana personer torde, särskilt när det gäller taxitrafik men till stor del också för godstransporterna, vara jämförelsevis få. De är förmodligen inte fler än att länsstyrelserna på annat sätt än genom körkortsregistret bör kunna utföra en effektiv tillsyn.

När det gäller prövning av körkort finns enligt 83 § körkortsförordningen en skyldighet för Rikspolisstyrelsen att underrätta Vägverket om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot varigenom en körkortshavare gjort sig skyldig till brott mot bl.a. vissa bestämmelser i trafiklagstiftningen, mot narkotikastrafflagen (1968:64) eller mot lagen (1960:418) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika. Underrättelseskylldighet föreligger också om vissa grövre brott enligt brottsbalken. Vägverket kan under vissa förutsättningar också själv begära underrättelse från Rikspolisstyrelsen.

När Vägverket får en underrättelse från Rikspolisstyrelsen skall verket enligt 86 § körkortsförordningen framställa ett registerblad. På detta blad skall anges de i underrättelserna och i körkortsregistret upptagna registeruppgifterna. Registerbladet skall sändas till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

Ett liknande förfarande bör tillämpas vid den fortlöpande prövningen av sådana innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik som har körkort. Det bör kunna ske genom ett tillägg i 86 § körkortsförordningen vari bör anges att registerblad om belastningsuppgifter skall, om körkortshavaren har tillstånd till yrkesmässig trafik, sändas till den länsstyrelse som meddelat tillståndet. Det samma bör gälla för den trafikansvarige om det är en juridisk person som har trafikstillståndet. Förslaget föranleder vissa följdändringar i körkortsförordningen angående uppgift om yrkestrafiktillstånd.

Samma förfarande bör tillämpas för att möjliggöra en uppföljning också av vandelsprövningen för taxiförare. Registerblad med belastningsuppgifter bör alltså översändas till den länsstyrelse som beslutat om en legitimation för taxiförare. Härigenom får länsstyrelsen underlag för sina överväganden beträffande en eventuell återkallelse av legitimationen.

9.6 Polisens tillsyn över den yrkesmässiga trafiken

Regeringens bedömning: Rikspolisstyrelsen och Vägverket bör få i uppdrag att gemensamt överväga formerna för övervakningen av yrkestrafiken.

Statskontorets förslag: Överensstämmer med regeringens med undantag av att uppdraget enbart skall rikta sig till Rikspolisstyrelsen.

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks av samtliga som yttrat sig i frågan.

Skälen till regeringens bedömning: Flera remissinstanser påpekar att polisen prioriterar yrkestrafiken för lågt i sitt inspektionsarbete. Om så skulle vara fallet ligger detta inte i linje med vad som uttalas i rege-

ringens proposition (1992/93:161) om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet. I denna proposition förutser regeringen en väsentlig ökning av den flygande inspektionen, däribland utökad kontroll av taxitrafiken.

Rikspolisstyrelsen har regeringens uppdrag att inom ramen för styrelsens uppgifter i fråga om metodutveckling och tillsyn över polisen m.m. särskilt verka för en reformering av polisens trafikövervakning. I uppdraget ingår att i samverkan med länsstyrelserna utveckla former för samverkan mellan polis och väghållare samt system för uppföljning av trafikövervakningen.

Redovisning av läget beträffande reformarbetet skall ske före utgången av februari 1994. Från och med budgetåret 1994/95 skall uppföljning av trafikövervakningen ske inom ramen för Rikspolisstyrelsens ordinarie verksamhetsredovisning, dvs. i första hand i årsredovisningen.

Det kan vara lämpligt att inom ramen för denna löpande uppföljning också beakta hur kontrollen över den yrkesmässiga trafiken skall kunna skärpas. Regeringen kommer därför att ge Rikspolisstyrelsen och Vägverket i uppdrag att gemensamt överväga formerna för en sådan skärpt kontroll. Även om en sådan verksamhet sker inom ramen för de resurser som hittills avsatts för trafikövervakningen i allmänhet finns med all säkerhet mycket att göra för att effektivisera övervakningen av den yrkesmässiga trafiken.

Ett första steg i den riktningen är att trafikpolisens uppgifter preciseras. RRV anser exempelvis att polisens ointresse för yrkestrafikfrågorna kan bero på att den är osäker på sin roll, på vilka regler som gäller för taxi, på vad som skall rapporteras till länsstyrelsen etc. Statskontorets förslag om att utbilda poliserna i yrkestrafikfrågor bör därför genomföras. En särskild sammanfattning av de lagregler som rör den yrkesmässiga trafiken bör enligt Statskontoret upprättas som en handledning vid polisens flygande inspektion. Denna bör innehålla en översiktlig redovisning av sådana missförhållanden som mer eller mindre regelmässigt medför åtgärder från länsstyrelsernas sida i form av varning till tillståndshavaren eller återkallelse av tillståndet till yrkesmässig trafik.

Kontroll av taxametrarna är enligt regeringens mening ett av de viktigaste momenten vid kontroll av taxi. Vägverket har som tidigare nämnts (avsnitt 9.3) befogenhet att utfärda föreskrifter om användningen av taxametrar. I uppdraget bör därför ingå att Vägverket i samarbete med Rikspolisstyrelsen utarbetar ett program för utbildning av såväl trafikpoliser som länsstyrelsepersonal i taxametrarnas funktion och hur redovisningen skall ske såväl till kund som till företagets bokföring.

Regeringen vill i sammanhanget hänvisa till vad som i avsnitt 9.3 nämns om behovet av att göra taxametrarna säkrare och lättare att kontrollera för polisen.

9.7 Återkallelse av trafiktillstånd med omedelbar verkan

Regeringens bedömning: Ett beslut om återkallelse av ett trafik-tillstånd bör gälla omedelbart. Om särskilda skäl finns bör återkallelsen ske först när beslutet därom vunnit laga kraft.

Skälen till regeringens bedömning: Enligt 18 § yrkestrafikförordningen gäller ett beslut enligt yrkestrafiklagen och denna förordning omedelbart. Ett undantag finns emellertid för beslut om återkallelse av trafiktillstånd. Ett sådant beslut gäller inte förrän det vunnit laga kraft, om det inte föreligger särskilda skäl att bestämma annat.

Vad regeringen nu föreslår är en återgång till vad som gällde före april 1984. Huvudregeln var då att ett beslut om återkallelse av trafiktillstånd blev gällande omedelbart efter det att beslutet delgetts trafikutövaren. Som motiv för ändringen anfördes i proposition 1983/84:65 om vissa yrkestrafikfrågor m.m. att överinstansernas prövning i extrema situationer kunde framstå som illusorisk; ett för trafikutövaren positivt beslut i högsta instans blev meningslöst om rörelsen under handläggningstiden hade avvecklats av ekonomiska skäl.

Situationen inom yrkestrafiken, framför allt inom taxitrafiken och godstransporterna, gör det emellertid motiverat att låta huvudregeln vara att beslutet om återkallelse bör gälla omedelbart. I annat fall är det risk för att verksamheten fortsätter under lång tid framöver medan överprövning pågår i högre instans. Under tiden kan missförhållandena fortsätta, ibland under loppet av flera år, samt också förvärras. De vanligaste brott som ligger till grund för beslut om återkallelse av trafiktillstånd är skattebrott, bokföringsbrott, uppbördsbrott samt brott mot den enskilda passageraren.

Den brottslighet som nu nämnts är svår att komma till rätta med men skulle dock i många fall kunna minska i omfattning genom en bestämmelse om att ett beslut om återkallelse av ett trafiktillstånd skall gälla omedelbart. I annat fall finns risk för långvariga bolagskaruseller eller bulvanverksamhet. Åtgärden förhindrar att trafikföretag systematiskt plundras på sina tillgångar fram till en konkurs.

I den mån tillståndsmyndigheten känner tveksamhet till om missförhållandena är av så allvarlig beskaffenhet att tillståndet bör återkallas, finns möjlighet liksom nu att i stället besluta om varning. Om tillståndsmyndigheten å andra sidan bedömer att det kan finnas särskilda skäl av betydelse i sammanhanget, bör myndigheten alternativt kunna besluta om att återkallelsen skall ske först när beslutet därom har vunnit laga kraft.

9.8 Övriga frågor

I det följande redovisas regeringens ställningstaganden till sådana förslag, lämnade av Statskontoret, som av olika anledningar inte nu bör föranleda närmare åtgärder. Det kan också nämnas att en del av förslagen redan genomförts. Till sådana förslag hör att kravet på ett *obligatorisk förarskydd i taxifordon* bör upphöra. Genom ändring i fordonskungörelsen hösten 1993 har detta krav redan avskaffats.

Statskontoret har vidare föreslagit att länsstyrelserna bör överväga att *organisatoriskt samordna yrkestrafik-, bil- och körkortsfunktionerna* i syfte att öka den nödvändiga interna samverkan och informationsutbytet

samt att minska yrkestrafikfunktionens sårbarhet på grund av liten personalnumerär.

Denna organisationsfråga utreds för närvarande genom ett regeringsuppdrag till Riksrevisionsverket, Statskontoret, Vägverket och några länsstyrelser som har att överväga hur den framtida bil- och körkortsregistreringen bör organiseras.

Statskontoret har också lämnat förslag till hur en *ansökan om trafik-tillstånd* bör utformas. Det är givetvis lämpligt att en ansökan är så komplett som möjligt men förslaget är knappast en riksdagsfråga.

Förslaget om hur *examinationen av blivande tillståndshavare och trafikansvariga* bör ske är däremot viktigt. Flera remissinstanser framhåller att nuvarande ordning med alltför många anordnare av utbildning är otillfredsställande. Vägverket bör därför enligt dessa remissyttranden överväga att återkalla nuvarande tillstånd att anordna utbildning om yrkeskunnande.

Enligt regeringens mening finns det fog för kritiken. Regeringen har den 16 december 1993 därför beslutat om en ändring i yrkestrafikförordningen som innebär att det är Vägverket som skall svara för skriftligt prov om yrkeskunnande för utövare av yrkesmässig trafik inom och utom Sverige. Det innebär att nuvarande tillstånd att svara för examination av yrkeskunnandet bör återkallas genom Vägverkets försorg. Närmare föreskrifter om själva utbildningen inför den examination som skall ske enligt den nya ordningen bör också meddelas av Vägverket. Under år 1994 kommer vissa övergångsregler att gälla.

Regeringen tar inte ställning i detta sammanhang till Statskontorets förslag om en *översyn av olika sanktioner* vid överträdelser inom den yrkesmässiga trafiken. Förslaget är alltför oklart formulerat. Regeringen kan dock ansluta sig till vad som sägs i rapporten om att fortsatta förändringar av påföljdssystemet i riktning mot dels avkriminalisering (depenalisering), dels förenklingar av annat slag är önskvärd eftersom sådana leder till snabbare och mera effektiva ingripanden. En ökad användning av penningböter får liknande effekt.

Statskontoret föreslår att *taxireglementen* bör kunna beslutas av länsstyrelserna. Remissinstanserna ställer sig överlag avvisande till att sådana reglementen kommer i tillämpning. Förslaget ligger inte i linje med den strävan som finns att låta taxiföretagen fritt konkurrera med hjälp av kvalitetsåtgärder. Regeringen delar denna uppfattning.

Regeringen kan heller inte ansluta sig till förslaget om att *hållplats-telefoner för taxi* skall vara tillgängliga för alla yrkesverksamma förare. Skälet härtill är att kunden då får svårigheter att själv välja det företag som önskas. Såsom Statskontorets förslag är utformat är det dessutom tveksamt ut rättslig synpunkt.

Statskontorets förslag om att tillsynsmyndigheten bör utföra *operativ tillsyn* av den yrkesmässiga trafiken har sina fördelar genom att personalen hos myndigheten då kan få förbättrad och vidgad verklighetskontakt med trafikutövarna. Det är naturligtvis också bra med ett nära samarbete mellan länsstyrelsen och andra myndigheter, i detta fall polisen. Regeringen har i avsnitt 9.6 framhållit vikten av att både trafikpolisen och länsstyrelsepersonalen får bättre kunskaper om t.ex. taxametrens

funktion och plomberingssätt. Det är däremot ett stort steg att föreskriva att länsstyrelsepersonal skall ägna sig åt operativ tillsyn av polisiär karaktär. Sådana uppgifter bör handhas enbart av polisen. Inget hindrar dock att länsstyrelsepersonal biträder vid polisens operativa tillsyn, något som sker i en del län.

Statskontoret föreslår också att möjligheten att med viss periodicitet ompröva befintliga tillstånd, s.k. *tidsbegränsade tillstånd*, i högre grad bör utnyttjas. Såsom flera remissinstanser påpekar måste i så fall 10 § yrkestrafiklagen ändras eftersom det nu krävs särskilda skäl för att meddela sådana tillstånd. Det går alltså inte, som Statskontoret föreslår, att meddela tidsbegränsade tillstånd såsom en generell åtgärd.

Enligt regeringens mening bör nuvarande möjlighet att bevilja tidsbegränsade tillstånd bibehållas om det finns särskilda skäl för ett sådant beslut. Härutöver gäller att det enligt EG-bestämmelser skall finnas tidsbegränsade tillstånd för internationell trafik, såväl för godstransporter som för persontransporter. Huruvida en sådan ordning bör införas också för inrikes trafik i Sverige får närmare övervägas.

Statskontoret föreslår en *förstärkt ägarkontroll av taxifordon*. Regeringen instämmer i Statskontorets bedömning att man bör avvakta en utvärdering av effekterna av de nyligen vidtagna ändringarna i 12 § yrkestrafikförordningen avseende kontroll av ägare till taxifordon. Ändringarna innebär att tillståndsmyndigheten i förväg skall godkänna fordonet och dess ägarförhållanden innan det sätts i trafik.

Vid prövningen bör bl.a. också kontrolleras att registrering har skett för mervärdesskatt och arbetsgivaravgifter. Det kan också vara lämpligt att kontrollera om den mervärdesskatt och de avgifter som erlagts står i rimlig proportion till det antal fordon som anmälts i trafik.

Statskontoret tar också upp vikten av att *personkretsförändringar* anmäls till tillståndsmyndigheten vad avser trafikföretag som bedrivs i aktiebolagsform. Det är enligt Statskontoret sällan som anmälningsplikten enligt 8 § yrkestrafikförordningen fullföljs av företagen. Uppgifter om personförändringar i ledningen av företagen är enligt Statskontoret så väsentliga i prövnings- och tillsynsarbetet att Vägverket bör utreda möjligheterna att tillståndsmyndigheterna aviseringar om ändringar i aktiebolagsregistret och på sikt även i handels- och föreningsregistren.

Regeringen ansluter sig till Statskontorets åsikt att anmälningsplikten är viktig för länsstyrelsernas möjlighet att utöva en effektiv tillsyn av trafikföretagen och förhindra att olämpliga personer tar sig in i företagen och därmed får ett avgörande inflytande på verksamheten.

Genom upplysningar från Patent- och registreringsverket (PRV) har länsstyrelserna möjlighet att följa de personkretsförändringar som anmäls till PRV. Enligt regeringens bedömning behöver frågan om tillgång till förändringar i aktiebolagsregistret inte utredas på det sätt som Statskontoret föreslår. Enligt vad regeringen erfarit har länsstyrelserna numera möjlighet att till en låg kostnad kunna genom dataöverföring få upplysningar från PRV om sådana personkretsförändringar som anmäls till myndigheten.

Statskontoret tar upp som ett särskilt förslag att det bör ske en *organiserad samverkan mellan länsstyrelserna och skattemyndigheterna*. Förslaget avser att kontrolluppgift bör med angivande av antal registrerade fordon tas fram för enskilda skattemyndigheters riktade kontroller. Förslaget bedöms enligt Statskontoret ge mer långtgående effekter än vad som kan uppnås med enbart obligatorisk mervärdesskatteregistrering för samtliga innehavare av yrkestrafiktillstånd.

Förslaget avvisas bestämt av Riksskatteverket. Regeringen gör samma bedömning. Regeringen kan konstatera att Riksskatteverket systematiskt arbetar med s.k. branschkartläggningar i syfte att ge granskare och revisorer ökade kunskaper så att de är förtrogna med förhållandena inom resp. bransch. Kartläggningarna syftar bl.a. till att standardisera räkenskapsscheman och deklarationsuppgifter så att värdet av olika nyckeltal för branschen kan bedömas på ett nyanserat sätt. Under år 1994 skall branschkartläggningar göras av bl.a. åkerinäringen och taxi.

Regeringen vill också hänvisa till den i avsnitt 8.2 föreslagna ändringen i utskökningsregisterlagen som gör det möjligt att sambearbeta uppgifter i utskökningsregistret med uppgifter i Vägverkets centrala yrkestrafikregister. Härigenom kan länsstyrelserna bl.a. kontrollera i vad mån tillståndshavarna och de trafikansvariga släpar efter med inbetalning av skulder och avgifter.

Statskontoret föreslår att *beslutsrätten i frågor om körkortsingripande* bör föras till den länsstyrelse där körkortshavaren är folkbokförd från det län där körkortet utfärdats.

Enligt regeringens mening har förslaget sina fördelar men också en del nackdelar. Många remissinstanser, däribland Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor, avstyrker förslaget. Enligt föreningen innebär förslaget att villkorsakter, återkallelseakter m.m. som innehåller känsliga uppgifter i t.ex. läkarintyg skall skickas runt mellan länsstyrelserna. Portokostnaderna och administrationskostnaderna ökar och handläggningstiderna för ärendena blir längre.

Det är, som regeringen ser det, bärande motiv som föreningen för fram. Regeringen vill också hänvisa till remissyttrandet från Styrelsen för riksfärdtjänst vari framhålls att frågan är av övergripande karaktär inom hela körkortslagstiftningen och ej något som speciellt rör yrkestrafiken som har förhållandevis få tillståndshavare, jämfört med den stora mängden körkortshavare i landet.

Frågan bör emellertid utredas närmare på grund av det samband som finns mellan körkortslagets bestämmelser om återkallelse av sådant körkort som omfattar taxibehörighet och de i avsnitt 8.3 föreslagna möjligheterna till återkallelse av taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen. En tänkbar lösning skulle kunna vara att det finns endast en förarbehörighet för taxitrafik.

Om en sådan ordning införs undviker man det problem som i en del fall kan uppstå då en taxiförars körkort för taxi återkallas av den länsstyrelse som har utfärdat körkortet, utan att taxiförarlegitimationen återkallas, på grund av att beslutsrätten i detta fall finns hos en annan länsstyrelse, nämligen länsstyrelsen i det län där föraren är folkbokförd.

Problemet bör tills vidare lösas genom att det i yrkestrafikförordningen föreskrivs att den länsstyrelse som återkallat en taxiförarlegitimation skall underrätta den länsstyrelse som utfärdat körkortet om återkallelsen. Motsvarande bestämmelse bör tas i körkortsförordningen, innebärande en skyldighet för den länsstyrelse som återkallat ett körkort med taxiförarbehörighet att underrätta den länsstyrelse som beslutat om taxiförarlegitimation.

10 Vägverkets roll

Regeringens bedömning: Vägverket bör stödja tillsynsmyndigheterna genom föreskrifter och allmänna råd, genom utbildning och information rörande bl.a. rättstillämpning samt allmänt följa upp tillsynen över den yrkesmässiga trafiken.

Remissinstanserna: Förslaget tillstyrks överlag och i många fall med stort eftertryck. Många instanser understryker behovet av en central myndighet med kunskap om och intresse för olika yrkestrafikfrågor. Även samordningen mellan olika myndigheter, t.ex. länsstyrelser, polismyndigheter och skattemyndigheter är av stor betydelse.

Länsstyrelserna framhåller att de saknar en central myndighet med intresse för yrkestrafikfrågor. Även branschorganisationerna instämmer i Statskontorets förslag.

Skälen till regeringens bedömning: Enligt förordningen (1992:1467) med instruktion för Vägverket skall verket svara för frågor om yrkestrafik och internationella transporter samt handikappanpassning av kollektiva färdmedel och terminaler. I 1 § punkt 5 preciseras verkets uppgifter inom kollektivtrafiken.

I propositionen (1992/93:106) om åtgärder rörande taxitrafiken anges att Vägverket är central tillsynsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken. Riksdagen har lämnat utan erinran vad som anförts i propositionen om Vägverket som central myndighet för yrkestrafikfrågor (bet. 1992/93:TU26, rskr. 1992/93:278). Riksdagen har också ställt sig bakom vad regeringen anför om Vägverkets årliga rapport till regeringen om yrkestrafikfrågor.

Vägverket har genom en av regeringen i december 1993 beslutad ändring i 17 § yrkestrafikförordningen givits rätt att meddela föreskrifter för verkställigheten av förordningen samt fått mandat att fungera som central tillsynsmyndighet för yrkestrafikfrågor.

De förväntningar länsstyrelserna har på Vägverket som central tillsynsmyndighet kan grupperas i fyra kategorier.

Länsstyrelserna framhåller att Vägverket bör agera som kunskapsförmedlare genom att hålla regelbundna kurser och överläggningar, aktivt arbeta för ett kontinuerligt informationsutbyte och ge utbildning till länsstyrelsens handläggare. Länsstyrelserna efterlyser också en gedigen kompetens inom yrkestrafikområdet. Nära och täta kontakter med länen behövs så att inte bara "Stockholmsförhållanden" dominerar synen på yrkestrafik.

Bättre stöd rörande rättstillämpning

Länsstyrelserna önskar att Vägverket informerar länsstyrelserna om kammarrättsdomar och i övrigt sprider ny lagstiftning med kommentarer och information om rättsfall som bildar praxis. Vägverket bör även informera länsstyrelsen om egna beslut i besvärssärenden.

Råd och anvisningar

Många länsstyrelser pekar på behovet av en omarbetning av Transportrådets föreskrifter och allmänna råd om trafiktillstånd resp. utbildning från januari 1989. Vägverket bör i samband härmed också utveckla blanketter för ansökan och tillsyn, en uppgift som Länsstyrelsernas organisationsnämnd tidigare ansvarade för.

Förbättringar av yrkestrafikregistret

Ett flertal länsstyrelser understryker vikten av den översyn av yrkestrafikregistret som pågår, och att det därigenom blir ett ännu mer praktiskt verktyg för tillståndsgivning och tillsyn.

Övriga uppgifter för Vägverket är enligt länsstyrelserna att verka för samordning i övergripande frågor gentemot centrala verk, branschorgan, intresseorganisationer och tillsynsmyndigheter bl.a genom yrkestrafiknämnden.

Regeringen kan i allt väsentligt instämma i vad länsstyrelserna framfört beträffande vikten av insatser från Vägverkets sida på yrkestrafikområdet. Vägverket har stora förutsättningar för att medverka till att länsstyrelserna får det stöd som Statskontoret och länsstyrelserna efterlyser. Det är också angeläget att verket vidareutvecklar sin årliga rapport till regeringen om tillståndet i yrkestrafiken i enlighet med vad som sägs i ovan nämnda proposition (1992/93:106) om åtgärder rörande taxitrafiken.

1 januari 1994 trädde vissa ändringar i kraft i yrkestrafikförordningen (1988:1638) (YTF), som främst hänger samman med ikraftträdandet av EES-avtalet. Ett av de EG-direktiv som införlivades med svensk rätt är 89/438 (EEG) som gäller vissa ekonomiska krav för att få tillstånd till att bedriva yrkesmässig trafik.

De nämnda direktiven gäller för godstransporter med fordon som har en totalvikt som överstiger sex ton och för persontransporter med fordon som är inrättade för flera än nio personer inkl. föraren. Direktiven gäller således inte för transport med lättare fordon eller för transporter med personbil, vilket innebär att taxitrafik i princip undantas. Emellertid har man i YTF valt att låta bestämmelserna i direktivet omfatta även den nu nämnda trafiken. De nya bestämmelserna innebär bl.a. en skärpning av de ekonomiska krav som skall ställas på dem som ansöker om yrkestrafiktillstånd. I förordningen föreskrivs att den som ansöker om trafiktillstånd skall ha tillgång till tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt starta och driva företaget. Detsamma skall gälla för den som utökar antalet fordon enligt ett trafiktillstånd. Bedömningen av dessa resurser skall i huvudsak inrikta sig på företagets likviditet och soliditet. Som minsta krav skall därvid gälla att den som ansöker om ett trafiktillstånd måste förfoga över antingen 30 000 kronor per fordon eller vid godstransport 1 500 kronor per ton av fordonets totalvikt resp. vid persontransport 1 500 kronor för varje sittplats beroende på vilket belopp som är lägst (5 b §). I det EG-direktiv 89/438 (EEG) som ligger till grund för bestämmelsen sägs beträffande kapitalkravet att medlemsstaterna får avvika från detta beträffande företag som bedriver sin verksamhet uteslutande på den nationella marknaden.

Regeringen beslutar senare denna dag att ändra yrkestrafikförordningen på så sätt att det förut nämnda kapitalkravet inte skall gälla för den som enbart bedriver trafik inom landet.

Regeringens avsikt är emellertid att under våren 1994 återkomma med ett förslag till riksdagen om en ändring i yrkestrafiklagen (1988:263) som bl.a. kommer att innebära att alla som på senare år fått tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik skall uppfylla de nämnda ekonomiska kraven den 1 januari 1995. En bristande uppfyllelse av dessa krav kommer att utgöra en grund för återkallelse av trafiktillståndet.

12 Specialmotivering till förslagen i 14 a och 19 §§ yrkestrafiklagen

14 a §

Fordon i taxitrafik får endast föras av den som har särskild förarlegitimation. Sådan förarlegitimation får ges till den som innehar föreskriven

körkortsbehörighet och som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

En förarlegitimation skall återkallas om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger. Frågor om återkallelse prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen.

Kravet på förarlegitimation gäller såväl anställda förare som de tillståndshavare, vilka själva kör sina taxifordon.

Krav på laglydnad ställs för närvarande vid lämplighetsprövningen av tillståndshavarna. I tillståndsmyndigheternas och domstolarnas praxis har därvid exempelvis tillgreppsbrott, häleri och våldsbrott i allmänhet ansetts dokumentera olämplighet. I undantagsfall har tillstånd meddelats vid enstaka lindrigare brott eller då särskilda omständigheter förelegat. Även trafikbrott har ofta lett till att trafiktillstånd vägrats.

Vid bedömningen av en taxiförarens lämplighet bör särskild vikt läggas vid den utsatta ställning som en taxikund har. Taxitransporter utnyttjas ju dessutom i stor utsträckning för passagerarkategorier som är särskilt beroende av att föraren är ärlig och pålitlig. Det kan exempelvis röra sig om barn som åker utan någon medföljande vuxen, synskadade och andra handikappade, gamla och sjuka, för vilka taxiföraren har ett extra stort ansvar.

Mot bakgrund härav bör – liksom när det gäller ansökan om trafik-tillstånd – brott mot person och mera allvarliga tillgreppsbrott i allmänhet leda till att föraren bedöms olämplig. Exempelvis sexualbrott och våldsbrott bör i själva verket väga ännu tyngre när det gäller en taxiförare, som ju har direkt kontakt med resenärerna, än när det gäller en tillståndshavare. Vid brott av nu angiven art bör således i allmänhet legitimation vägras även om brottet i sig varit av relativt lindrig karaktär. Sådan bristande laglydnad, som består i t.ex. brott mot skatte- och uppbördslagstiftning, bör däremot av naturliga skäl i första hand tillmätas vikt vid lämplighetsprövning i samband med trafiktillstånd. – Rena trafikbrott torde vanligen inte behöva beaktas vid förarlegitimationen utan i samband med prövning av körkortsinnehavet.

När det gäller trafiktillstånd har vid lämplighetsprövningen i praxis beaktats missförhållanden som legat upp till 5 år tillbaka i tiden. Att förhållanden som rått under de senaste tre till fem åren bör beaktas har också förordats i proposition (1987/88:78) om avreglering av yrkestrafiken (s. 42). – Vid lämplighetsprövningen av förare bör samma principer kunna tillämpas. När det gäller exempelvis grövre våldsbrott kan det dock finnas anledning att beakta förhållanden längre tillbaka i tiden. Naturligtvis måste också beaktas om sökanden under senare år avhållit sig från brott.

Närmare föreskrifter om kraven på yrkeskunnande och om godkännandeförfarandet kan enligt 24 § meddelas av regeringen. I 17 § yrkestrafikförordningen (1988:1503) föreskrivs att Vägverket får meddela närmare föreskrifter om förarlegitimationen vid taxitrafik. I 12 a § yrkestrafikförordningen finns redan i dag regler om bl.a. undantag från

krav på skriftligt prov för de förare, som kan styrka en lång praktisk erfarenhet. Såväl 12 a § som 17 § i yrkestrafikförordningen bör ändras för att bringas i överensstämmelse med de nya reglerna om förarlegitimationen i yrkestrafiklagen.

Beträffande innebörden i uttrycket yrkeskunnande kan hänvisas till den allmänna motiveringen.

Som nyss anförts bör höga krav ställas på en taxiförarens vandel. En given legitimation bör därför återkallas så snart föraren gjort sig skyldig till sådan brottslighet som rubbar tilliten till honom som yrkesutövare.

En naturlig ordning är att tillstånd kan återkallas också då förutsättningarna för meddelandet av tillståndet inte längre föreligger. Exempelvis bör en förarlegitimation återkallas om innehavaren inte längre har vederbörlig körkortsbehörighet.

19 §

De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och får därvid pröva om förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § alljämt föreligger. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

De länsstyrelser som har beslutat om förarlegitimation utövar tillsyn över att innehavare av förarlegitimationen uppfyller de krav som enligt 14 a § första stycket gäller för legitimation.

Kompletteringen i första stycket har föreslagits i avsikt att ytterligare precisera myndigheternas tillsynsansvar. I tillsynen ingår naturligen att myndigheterna fortlöpande prövar lämpligheten hos innehavare av trafiktillstånd – även om exempelvis yrkeskunnandet knappast ägnas någon uppmärksamhet sedan tillstånd väl meddelats. Denna kontroll eller upprepade lämplighetsprövning är ju också en förutsättning för att återkallelse- och varningsreglerna i 15 § skall kunna tillämpas. Med tanke på bl.a. de utökade möjligheterna till rutinmässiga kontroller med hjälp av olika registeruppgifter, som tidigare presenterats, liksom med hänsyn till den förnyade lämplighetsprövningen vid utökning av antalet fordon i taxitrafik, bör emellertid principen med återkommande lämplighetsprövning komma till klarare uttryck i själva lagtexten.

Sammanfattning av förslagen

Statskontorets förslag om en effektivare tillsyn av den yrkesmässiga trafiken utgår från att beslutet om avreglering ligger fast.

Förslagen redovisas i form av ett åtgärds paket om 25 punkter. Åtgärderna syftar främst till att skapa förutsättningar för att få till stånd en fördjupad samverkan mellan tillsynsmyndigheten, länsstyrelsen och andra myndigheter som länsstyrelsen är beroende av i sin tillsyns verksamhet.

De direkta effekterna för seriösa tillståndshavare och "priset" för att öka förutsättningarna för konkurrens på lika villkor är att tillståndshavarna mer frekvent blir föremål för kontroll, som i någon mån synliggörs genom krav på styrkande handlingar. Förutom höjda avgifter kan tillståndshavare drabbas av ökade kostnader för bankgarantier (motsvarande) och byte av taxameter.

Den offentliga debatten rörande yrkestrafiken har under de senaste åren nästan enbart rört taxitrafiken. Sett från det totala antalet gällande trafik tillstånd utgör taxi drygt en tredjedel, och enligt samstämmiga uppgifter från såväl polisen som länsstyrelserna är missförhållandena inom godstrafiken jämförbara med förhållandena inom taxi. Statskontorets förslag avser all yrkestrafikverksamhet. De förslag som enbart avser taxi är i det följande särskilt markerade med ett (T).

1. **Organisation.** Länsstyrelserna bör överväga att organisatoriskt samordna yrkestrafik-, bil- och körkortsfunktionerna i syfte att öka den nödvändiga interna samverkan och informationsutbytet samt minska yrkestrafikfunktionens sårbarhet på grund av liten personalnumerär.
Yrkestrafikfunktionen bör ingå i det i prop. 1992/93:161 aviserade uppdraget till Vägverket och några länsstyrelser att överväga hur den framtida registerverksamheten bör organiseras.
2. **Ansökan om trafik tillstånd.** För att minska ryckighet i handläggningen och resursbehovet för kompletteringar skall ansökan om trafik tillstånd vara komplett *med* styrkande handlingar när den inges till tillståndsmyndigheten. Undantag utgör yttrande från polis myndighet samt de eventuella kompletteringar som endast myndigheten kan infordra.
3. **Examination av blivande tillståndshavare.** Förslaget i betänkandet Förarprovare (SOU 1993:34) att den nya myndigheten för förarprovning skall svara för examination av blivande tillståndshavare/trafikansvariga bör genomföras för att tillförsäkra en hög och jämn kvalitet. Vägverket bör även i fortsättningen utfärda de föreskrifter som behövs.

Kravet på genomgången trafikslagsanpassad utbildning bör på sikt ersättas av godkänt prov på generell yrkestrafikkompetens.

Prop. 1993/94:168
Bilaga 1

4. **Prövning av sökandens lämplighet/laglydnad.** För att minska behovet av att i samtliga tillstånds- och tillsynsärenden tillskriva polismyndighet om yttranden bör tillståndsmyndighetens prövning av sökandens och personkretsens lämplighet ske via terminal till körkortsregistrets belastningsdel och polisregistret. Särskilt yttrande kan inhämtas från polismyndighet när en person förekommer i något av registren.
5. **Ekonomisk prövning.** Den ekonomiska prövningen av sökanden bör avse skuldfrihet, eventuella konkurser och näringsförbud. Prövningen av ekonomiska resurser bör ske med tillämpning av reglerna i Europeiska Gemenskapens Råds direktiv angående gods- och persontransporter på väg med krav på ekonomisk garanti (bank- eller försäkringsgaranti) med visst belopp per fordon i yrkesmässig trafik. Förslaget bör förenkla handläggningen och förbättra kontrollen av verksamhetens omfattning.
6. **Skärpt och preciserad lagstiftning.** För att tillförsäkra tillsynsmyndigheten fler och mera kompletta underrättelser och högre kvalitet på tillståndshavarnas bokföring bör yrkestrafiklagstiftningen skärpas med avseende på ökad uppgiftsskyldighet för övervakande myndigheter analogt med vad som gäller enligt lagen om handel med drycker. Förslaget bör förenkla handläggningen och förbättra kontrollen av verksamhetens omfattning.
7. **Översyn av sanktioner - påföljdssystem.** Det är angeläget att påföljden i högre utsträckning än nu sätts i relation till allvaret av olika överträdelser. Fortsatta förändringar av påföljdssystemet i riktning mot avkriminalisering (depenalisering) är önskvärd eftersom det bl.a. leder till en förenkling innebärande snabbare och fler avgöranden samt ett bättre underrättelseflöde till tillsynsmyndigheterna.
- (T) 8. **Taxeinformation och taxinummer.** Information om tillämpad taxa på taxifordon liksom registreringsnummer (utöver gul skylt) skall finnas angivet på, respektive inne i fordonet. Detta bör framgå av yrkestrafikförordningen och inte utgöra villkor i tillstånd, vilka länsstyrelsen inte bör införa retroaktivt. Länsstyrelsen bör alltid anges som klagoinstans.
- (T) 9. **Taxireglementen m.m.** Regionala taxireglementen bör utfärdas endast i undantagsfall, främst vid ordningsproblem vid större terminaler/trafikplatser. Pågående förändringar av

allmänna ordningsstadgan kan verka i denna riktning. Förslag till taxireglementen skall alltid underställas regeringen för prövning.

Prop. 1993/94:168
Bilaga 1

Av kommun anlagda taxihållplatser bör på samma villkor kunna utnyttjas av samtliga taxifordon.

- (T) 10. **Operativ tillsyn.** Tillsynsmyndigheten bör kunna utföra begränsad operativ tillsyn på fältet av taxi. Härigenom får myndigheten förbättrad och vidgad verklighetskontakt och preventiva effekter uppnås genom att tillsynen görs synlig. Eventuellt ökar trycket på polisens tillsyn, utöver de formella befogenheter länsstyrelsen har att besluta om riktlinjer för polisens regionala trafikövervakning. Klara befogenheter måste anges för "taxiinspektörerna". Omfattningen av tillsynen bör beslutas av respektive länsstyrelse.
- (T) 11. **Ett fordon per tillstånd.** Vi avvisar förslaget från bl.a. Riksdagens revisorer om ett tillstånd för varje taxifordon bl.a. av resursskäl och att mer än 50 % av tillstånden redan avser endast ett fordon. Vi föreslår i stället förnyad prövning vid utökning av fordonsbeståndet. Vid denna prövning skall bl.a. kontrolleras att registrering har skett för moms och arbetsgivaravgifter och att sådana erlagts i relation till redovisat antal fordon.
12. **Tidsbegränsade tillstånd.** Möjligheten att med viss periodicitet ompröva befintliga tillstånd, s.k. tidsbegränsade tillstånd, bör i högre grad utnyttjas. Med avseende på kontroll- och resursaspekten kan det övervägas om denna prövning skall vara obligatorisk (för alla eller vissa trafikslag) eller endast ske när tillsynsmyndigheten finner anledning därtill.
- (T) 13. **Ägarkontroll.** För att om möjligt förhindra fiktiva ägandeöverlåtelser av fordon bör en förstärkt kontroll av de civilrättsliga åtkomsthandlingarna (köpekontrakt, leasingavtal m.m.) övervägas beträffande taxifordon som skall anmälas på tillstånd. Man bör dock först avvakta en utvärdering av effekterna av den komplettering som nyligen skett av 12a § i YTF och den skärpning av bilregisterförordningen avseende ägarbyten som införs fr.o.m. den 1 juli 1993.
14. **Personkretsförändringar i aktiebolag.** Det är sällan som anmälningsplikten enligt 8 § YTF fullföljs av företagen. Uppgifter om personförändringar i ledningen av företagen är enligt vår mening så väsentliga i prövnings- och tillsynsarbetet att Vägverket bör utreda möjligheterna att tillstålla tillsynsmyndigheterna aviseringar om ändringar i aktiebolagsregistret och på sikt även i handels- och föreningsregistren.

15. **Samverkan med skattemyndigheterna.** För att öka skattemyndigheternas kontroll av att registrering för moms och arbetsgivaravgift fullgjorts, att inbetalningar skett i rimlig omfattning och att tillståndshavaren därmed uppfyller kraven på ekonomisk lämplighet, bör kontrolluppgift med angivande av antal registrerade fordon tas fram för enskilda skattemyndigheters (eventuellt) riktade kontroller. Inom några år bör det bli aktuellt att *ärligen* sända kontrolluppgifterna till skatteförvaltningen.

Förslaget bedöms ge mer långtgående effekter än vad som kan uppnås med enbart obligatorisk momsregistrering för samtliga innehavare av yrkestrafiktillstånd som därmed avvisas.

16. **Taxameterfrågor.** För att minska problemen med kontroll av den ekonomiska redovisningen och arbetstider via taxametrarna föreslår Statskontoret att alla dispenser återkallas och omprövas, såväl de som givits för icke typgodkända taxametrar som de som avser befrielse från taxameterkravet.

Utöver de förslag avseende taxametrar som redovisats i prop. 1992/93:106 föreslår vi att det skall ställas krav på att de körrapporter som tas ur taxametrarnas totalminne skall anses som sådant bokföringsmaterial som skall sparas enligt bokföringslagens bestämmelser.

17. **Sambearbetning mellan YTR och RSV register.** I syfte att upprätthålla en systematisk kontroll av den ekonomiska lämpligheten hos en stor volym tillståndshavare bör lagstöd införas för fortsatt sambearbetning mellan yrkestrafikregistret och Riksskatteverkets utskökningsregister.

18. **Registeruppgifter för vandelsprövning.** Systematisk kontroll av laglydnaden bör underlättas genom sambearbetning mellan yrkestrafik- och polisregistret. Denna ansluts till befintliga veckovisa bearbetningar mellan polis- och körkortsregistrets belastningsdel. Den ur administrativ synpunkt enkla lösningen avser ej uppbyggnad av ett nytt belastningsregister.

19. **Polisens tillsyn och rapporteringsskyldighet.** För att öka effekten av de svåröverskådliga yrkestrafikanknutna författningarna, bör klarare regler/anvisningar utarbetas för polisens flygande besiktning och rapportering med avseende på yrkestrafiken. Detta bör ske främst via handböcker och liknande incitamentsskapande åtgärder med klarare redovisning av gällande straff/sanktioner. Kontrollmärket bör återinföras för taxifordon för att underlätta polisens kontroll.

Nuvarande bristande kompetens för kontroll av taxametrar bör åtgärdas genom utbildning av trafikpoliser, tekniker vid bilprovningen och handläggare vid länsstyrelserna.

20. **Samverkan med polis och domstolar.** Klarare regler bör införas för polisens information till tillsynsmyndigheten om misstänkt brottslighet strafförelägganden, domar m.m.
- (T) 21. **Taxiförarlegitimation.** Av samhället utfärdad foto-/förarlegitimation kommer med stor sannolikhet av kunder att tolkas som mer än ett bevis på yrkeskunnande. Provet för taxiförarlegitimation bör därför föregås av lämplighetsprövning. Om särskilda krav i lokalkännedom kommer att ställas, bör länsstyrelsen i respektive län i samarbete med Vägverket och den föreslagna förarprövningsmyndigheten svara för innehållet i den del av prövningen som avser lokalkännedom m.m.
Vid återkallelse av körkortsbehörighet för taxi bör även förarlegitimationen återkallas.
22. **Beslut om körkortsingripanden.** Beslutsrätten i frågor om körkortsingripande bör föras till den länsstyrelse där körkorts-havaren är folkbokförd från det län där körkortet utfärdats. Information om beslut om körkortsindragningar för person med yrkestrafiktillstånd eller taxiförarlegitimationen kan ge incitament till kontroll av företaget från yrkestrafikfunktionens sida.
- (T) 23. **Förarskydd.** Kravet på obligatoriskt förarskydd i taxifordon föreslås upphöra. Eftersom meningarna om skyddets effektivitet är delade bör installation av förarskydd vara en fråga mellan arbetstagare och arbetsgivare/tillståndshavare av vilka flertalet själva är verksamma som förare. Förslaget frigör resurser vid tillsynsmyndigheterna.
24. **Vägverkets roll.** Vägverkets uppgifter och mandat på yrkestrafikområdet bör fastställas i Verkets instruktion. Stora krav ställs på Vägverket som nybliven central myndighet för yrkestrafikfrågor och ansvarigt organ för stöd till tillsynsmyndigheterna genom utbildning, informationsförsörjning, kunskapsuppbyggnad såväl egen som hos tillsynsmyndigheterna, föreskrifter avseende krav på yrkeskunnande, råd och anvisningar i frågor avseende rättstillämpning m.m., samt genom en aktiv uppföljning av tillsynsverksamheten, taxameter- och registerfrågor.
25. **Kostnader och finansiering.** Ur statsfinansiellt perspektiv bör kostnaderna för tillståndsgivning och största delen av kostnaderna för tillsyn av yrkestrafiken bäras av näringen själv. Detta bör ske genom höjning av ansökningsavgiften samt höjd årlig avgift för yrkestrafikmärket.

Förteckning över inkomna remissyttranden med anledning av Statskontorets rapport

Prop. 1993/94:168
Bilaga 2

Efter remiss har yttranden över Statskontorets rapport avgetts av Domstolsverket, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Socialstyrelsen, Kommunikationsforskningsberedningen, Styrelsen för riksfärdtjänst, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Arbetarskyddsstyrelsen, Konkurrensverket, Statens provningsanstalt, Styrelsen för Teknisk Akkreditering, Patent- och registreringsverket, Konsumentverket, samtliga länsstyrelser, Malmö kommun, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Landsorganisationen i Sverige, Biltrafikens arbetsgivareförbund, AB Svensk bilprovning, Svenska busstrafikförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet, Svenska Åkeriförbundet, Åkeriägarnas centralförbund, K.G. Knutsson AB, Trancometer AB samt Brottsförebyggande rådet.

Yttranden har också kommit in från Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor och Taxi Trafikförening u.p.a. Stockholm (Taxi Stockholm).

1 Förslag till
Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1988:263)¹
dels att 4, 19 och 23 §§ samt rubriken närmast före 10 § skall ha
följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 14 a §, och närmast
före 14 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §²

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där
sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där
företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör
flera län skall dock prövas av Vägverket.

*Frågor om förarlegitimering
enligt 14 a § prövas av Vägverket.*

Giltighet av trafiktillstånd, *m.m.*

Giltighet av trafiktillstånd

Särskilda regler för taxitrafik

¹Lagen omtryckt 1988:1499.

²Senaste lydelse 1992:1651.

⁴ Riksdagen 1993/94. I saml. Nr 168

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

14 a §

Fordon i taxitrafik får endast föras av den som har särskild förarlegitimering. Sådan förarlegitimering får ges till den som innehar föreskriven körkortsbehörighet och som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

En förarlegitimering skall återkallas om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimering annars inte längre föreligger.

19 §

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

De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och får därvid pröva om förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § alljämnt föreligger. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

Vägverket utövar tillsyn över att innehavare av förarlegitimering uppfyller de krav som enligt 14 a § första stycket gäller för legitimeringen.

23 §³

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten, om inte något annat anges i andra stycket. Beslut om varning får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos Vägverket. Vägverkets beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

Vägverkets beslut i frågor om förarlegitimering enligt 14 a § får överklagas hos kammarrätten. Beslut i frågor om godkännande vid prov avseende sådant yrkeskunnande som avses i 14 a § första stycket får dock inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.

³Senaste lydelse 1992:1651.

Härigenom föreskrivs att 1 och 9 §§ utsökningsregisterlagen (1986:617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §⁴

För de ändamål som anges i denna paragraf skall med hjälp av automatisk databehandling föras ett för hela landet gemensamt utsökningsregister.

Registret skall användas inom exekutionsväsendet för

1. verkställighet enligt utsökningsbalken,
2. verkställighet eller tillsyn enligt annan författning,
 - 2 a. indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
3. avräkning enligt lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter,
4. planering och tillsyn av verksamhet som avses under 1-3.

Registret får användas av myndigheter utanför exekutionsväsendet för

1. ändamål som avses i andra stycket 3,
2. planering, samordning och uppföljning av revisions- och annan kontrollverksamhet vid beskattning och tulltaxering,

3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter.

3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter.

4. tillsyn av innehavare av trafikillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen (1988:253).

⁴Senaste lydelse 1993:910.

För utbetalning av influtna medel och för annan redovisning får uppgifter ur utskökningsregistret lämnas ut på medium för automatisk databehandling.

För ändamål som avses i 1 § tredje stycket 4 får uppgifter som avses i 6 § 4,8 och 9 samt uppgifter om skuldens storlek på sådana fordringar som drivs in i allmänt mål lämnas ut till länsstyrelsen på medium för automatisk databehandling. Uppgifterna får endast avse innehavare av trafik-tillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen (1988:253).

För annat ändamål än som anges i första stycket får uppgifter lämnas ut på medium för automatisk databehandling endast om detta följer av lag eller förordning eller regeringen medgett det. Regeringen får uppdra åt Datainspektionen att lämna sådant medgivande i fråga om uppgifter som inte omfattas av sekretess. Datainspektionens beslut får överklagas hos regeringen genom besvär.

För annat ändamål än som anges i första och andra styckena får uppgifter lämnas ut på medium för automatisk databehandling endast om detta följer av lag eller förordning eller regeringen medgett det. Regeringen får uppdra åt datainspektionen att lämna sådant medgivande i fråga om uppgifter som inte omfattas av sekretess. Datainspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1994

Följande remissinstanser har kommit in med yttranden *Domstolsverket, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Vägverket, Riksskatteverket, Konkurrensverket, Länsstyrelserna i Stockholms, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Älvsborgs, Skaraborgs samt Västerbottens län, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska Busstrafikförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet och Svenska Åkeriförbundet.*

1 Allmänna synpunkter på promemorians innehåll

Flera remissinstanser tillstyrker lagförslagen i promemorian förbehållslost utan närmare kommentarer. Sådana yttranden har kommit från *Domstolsverket, Rikspolisstyrelsen, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Åkeriförbundet, Biltrafikens arbetsgivareförbund* och i allt väsentligt också *Konkurrensverket*. Av de nämnda remissinstanserna vill Svenska kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen göra en ändring också i 14 § yrkestrafiklagen. Nuvarande lydelse "Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att låta passagerare före färden få kännedom om den taxa han tillämpar" bör ändras till "Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att informera passagerare före färd om den taxa han tillämpar".

SLTF tar också upp till behandling nuvarande ordning att länsstyrelsernas beslut i tillståndsfrågor kan överklagas till Kammarrätten. Enligt vad *SLTF* erfarit har i flera fall Kammarrätten ensidigt tillvaratagit tillståndshavarens intressen och upphävt länsstyrelsens beslut. Kammarrättens dom kan inte överklagas. För att säkerställa en ordentlig prövning av dessa ärenden bör möjligheter för länsstyrelserna att överklaga Kammarrättens beslut införas.

2 Löpande uppföljning av lämpligheten hos den som fått tillstånd till taxitrafik

Av de remissinstanser som yttrat sig över lagförslaget tillstyrker alla utom en förslaget. *Vägverket* avstyrker med motivering att det redan i dag ryms i 19 § yrkestrafiklagen såväl möjligheten som skyldigheten för länsstyrelsen att fortlöpande pröva om förutsättningarna för tillstånd föreligger. Det föreslagna tillägget i första stycket skulle snarare kunna tas till intäkt för att en tillsynsuppgift normalt inte omfattar en sådan kontroll.

Längre fram i yttrandet framhåller verket dock att intet hindrar att tillsynsuppgiften preciseras i förordningen genom att länsstyrelsen åläggs att i viss situation göra en omprövning.

Länsstyrelserna i Kalmar, Kristianstads, Malmöhus och Skaraborgs län tillstyrker lagförslaget. Länsstyrelsen i Kristianstads län gör den kommentaren att om länsstyrelsen skall kunna ge tillståndshavaren en godtagbar service genom att fatta ett snabbt beslut i ärendet så måste länsstyrelsen ha direktåtkomst till polisregister och utsökningsregister.

Svenska Busstrafikförbundet tillstyrker lagförslaget men föreslår följande tillägg:

"De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare fortlöpande uppfyller förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § och i övrigt bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Myndigheterna skall också verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö är uppfyllda."

Även Svenska Taxiförbundet tillstyrker förslaget men tillägger att formuleringarna om förnyad prövning vid utökning av antal fordon bör utformas så att de inte skall behöva riskeras att tolkas som att skyldigheten minskar att göra en löpande uppföljning av om tillståndsinnehavaren uppfyller lämplighetskraven.

3 Sambearbetning av yrkestrafikregistret med utsökningsregistret

Av de remissinstanser som yttrat sig över lagförslaget tillstyrker samtliga att sambearbetning får ske.

Även *Datainspektionen* tillstyrker men gör följande tillägg:

"I promemorian sägs att den föreslagna ändringen innebär att uppgifter i utsökningsregistret får sambearbetas med uppgifter i Vägverkets centrala yrkestrafikregister, vilket är fel. Förslaget innebär endast att uppgifter får lämnas ut från utsökningsregistret för vissa i lagen angivna ändamål. Vid sambearbetning av två eller flera personregister anses ett nytt register uppkomma. För detta register krävs enligt 2 § andra stycket datalagen (1973:289) tillstånd av *Datainspektionen*, om inte registret är undantaget från tillståndsplikt enligt någon bestämmelse i 2 eller 2 a § samma lag. Det innebär att sambearbetningen av utsökningsregistret och yrkestrafikregistret måste regleras, antingen genom författning eller genom tillstånd av *Datainspektionen*.

Eftersom det rör sig om återkommande sambearbetningar, som var och en kräver tillstånd, är det lämpligt med en författningsreglering. Det kan lämpligen ske genom att det i 9 § första stycket utsökningsregisterlagen som en sista mening läggs till att "Uppgifterna får sambearbetas med uppgifter i register som förs för tillsyn enligt yrkestrafiklagen".

Enligt *Riksskatteverket (RSV)* bör den föreslagna sambearbetningen av yrkestrafikregistret och utsökningsregistret inte begränsas till att avse allmänna mål. Av 6 § yrkestrafiklagen (1988:263) framgår att bl.a. ekonomiska förhållanden samt vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna är omständigheter som skall beaktas vid tillståndsprövningen; jämför 15 § yrkestrafiklagen som innehåller motsvarande regler såvitt avser återkallelse av tillstånd. Det är således av

betydelse att uppgifter får lämnas också om förekomsten av enskilda mål m.m.

Vidare bör uppgiftslämnandet också omfatta betalningssäkring som upptas under punkt 5 i 6 § utsökningsregisterlagen.

Av 1 och 9 §§ utsökningsregisterlagen bör framgå att utsökningsregistret får användas för utredningar om trafiktillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen. Behov finns att kontrollera också de personer som sökt men ännu inte beviljats tillstånd. Reglerna bör dessutom omfatta tillstånd till uthyrningsrörelse enligt lagen (1979:651) om biluthyrning.

RSV framhåller att allt informationsutbyte på ADB-medium sker mellan exekutionsväsendet och Vägverket. Det är först därefter som länsstyrelsen, genom de utskriftslistor som Vägverket framställer, får del av uppgifterna. Ordet "länsstyrelsen" i författningsförslaget bör därför ersättas med "Vägverket".

Förslaget ger uttryck för en restriktiv syn på utlämnandet, vilken RSV delar, genom att uppgifter endast får lämnas ut över nämnda tillståndsinnehavare och sådana som sökt tillstånd. Eftersom uppgifter om dessa inte registreras i utsökningsregistret förutsätter ett utlämnande emellertid att Vägverket lämnar RSV ett frågeband med identiteterna för de personer som begäran om utlämnande gäller. Inhämtande av sådana frågeband bör regleras i utsökningsregistret. Med hänsyn till att frågeband med fördel även kan användas i samband med utlämnande på ADB-medium enligt 9 § tredje stycket, bör regleringen av frågeband omfatta hela 9 §.

RSV föreslår mot bakgrund av det anförda att 9 § kompletteras med ett nytt fjärde stycke med följande lydelse:

"Underlag för uppgiftsutlämnande enligt denna paragraf får inhämtas på medium för automatisk databehandling."

RSV framhåller avslutningsvis att det bör uppmärksammas att RSV:s yttrande endast avser uppgiftsutlämnandet från utsökningsregistret och inte möjligheterna för Vägverket att bearbeta uppgifterna i bilregistret och utsökningsregistret på så sätt att länsstyrelserna slutligen kan erhålla avsedda utskrifter.

Enligt *Länsstyrelsen i Kristianstads län* bör sambearbetning byggas upp så att länsstyrelserna var tredje månad får komplett datalista över samtliga restförda tillståndshavare. Dessutom bör länsstyrelsen med kortare intervall exempelvis var fjortonde dag underrättas via lista om vilka nya tillståndshavare som tillkommit. Det är viktigt att länsstyrelsen snabbt ingriper mot den som är restförd.

Länsstyrelsen tillstyrker starkt RSV förslag om terminalåtkomst för länsstyrelserna till utsökningsregistret. Detta kommer att bli än mer behövligt med anledning av kontrollen vid utökning av fordonsparken.

Svenska Taxiförbundet framhåller att sambearbetningen inte bör inskränkas till trafikansvariga och tillståndshavare. För att ge ökade möjligheter att beivra bulvanförhållanden bör det finnas möjlighet att ta

fram uppgifter även om styrelseledamöter i taxiföretag eller andra personer som kan vara de som reelt driver företaget.

Prop. 1993/94:168
Bilaga 4

4 Legitimering av förare i taxitrafik

Samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan tillstyrker att det sker en vandelsprövning av taxiförare. *Svenska Taxiförbundet* konstaterar att förbundet har fått gensvar för kraven på vandelsprövning, att legitimationen skall kunna återkallas samt att högre krav på lokalkännedom skall få föreskrivas av de länsstyrelser som anser det nödvändigt. Förbundet förutsätter att de krav som skall ställas på yrkeskunnande, är mer inriktade på lokalkännedom och övrig taxiservice, än de tidigare förslagen i denna fråga.

Det är avgörande att personer som på grund av brottsbenägenhet är olämpliga för yrket inte får legitimationen eller, om den finns sedan tidigare, får den återkallad. Här är enligt förbundet samarbetet mellan polisen och Vägverket av stor vikt, för att undvika att olämpliga personer kan fortsätta att köra taxi. Den i promemorian utformade specialmotiveringen utgör en bra grund för att kunna avgöra på vilka grunder legitimation skall vägras eller återkallas.

För att undvika detta är det också viktigt med strikta dispensregler. Uppgifter om t.ex. anställningstid måste enligt förbundet kunna styrkas med kontrolluppgift.

Förbundet är dock av den uppfattningen att resp. länsstyrelse bör ha ansvaret för vandelsprövningen av taxiförare. Länsstyrelsen bör också ha ansvaret för tillsynen av taxiförare.

Även *Vägverket* menar att vandelsprövningen bör ligga på länsstyrelsen och hänvisar till att en sådan prövning görs av länsstyrelsen för yrkestrafiktillstånd och körkort medan kravet på yrkeskunnande resp. förarkompetens handhas av Vägverket. Motsvarande ordning bör tillämpas även i fråga om förarlegitimeringen. Länsstyrelserna har redan i dag organisatoriskt och kunskapsmässigt betydligt bättre förutsättningar än Vägverket att handha vandelsprövningen. Vägverket anser därför att frågor om förarlegitimering skall prövas av den länsstyrelse där sökanden är folkbokförd.

Samma uppfattning har samtliga de länsstyrelser som varit remissinstanser. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller exempelvis att länsstyrelserna måste anses vara de myndigheter som är mest lämpade att sköta den förestående vandelsprövningen, eftersom styrelserna redan har kunskapen och väl utvecklade rutiner genom den motsvarande lämplighetsprövning som i dag görs vid utfärdandet av såväl yrkestrafiktillstånd som körkortstillstånd. Oavsett associationsform innebär det nära samband som finns mellan tillståndshavare och förare i ett företag att det ställer sig naturligt att lämplighetsprövningen också sker av samma myndighet. I samband med utökning av fordonsparken måste nyanställning av förare ske. Länsstyrelsen kan vid detta tillfälle bäst bedöma helheten och sambandet mellan tillståndshavare/trafikansvarig/förare.

Enligt *Länsstyrelsen i Stockholms län* har länsstyrelserna, utöver kompetens inte minst i juridiska frågor, redan en trimmad organisation väl lämpad även för berört ändamål. Länsstyrelsen står även lokalt sett betydligt närmare allmänheten.

Tillsyn av tillståndshavare kommer rimligen också inkludera en bedömning av vilka förare de anlitar. Frågan om ansökningsprövningen och tillsynen bör enligt länsstyrelsens mening därför kopplas ihop till en myndighet.

Ett ytterligare motiv är att det är länsstyrelsen och inte Vägverket, som har access till det sekretessbelagda rikspolisregistret. Man torde alltså ändå inte kunna komma förbi länsstyrelsen såvitt nu är i fråga. Att i denna speciella fråga bereda ytterligare en myndighet tillträde till registret synes i nuläget knappast påkallat.

Lagändringen bedömer länsstyrelsen så angelägen att den bör träda i kraft den 1 juli 1994. Legitimeringsfrågan var väl förberedd redan hösten 1992 hos länsstyrelsen, bl.a. i dess styrelse och under hösten i år i väntan på Vägverkets initiativ.

Datainspektionens yttrande

Prop. 1993/94:168
Bilaga 5

DATAINSPEKTIONEN

Datum
1993-12-09

Dnr
7403-93
Ert dnr
K93/3130/4

Kommunikationsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Yttrande enligt 2 a § datalagen (1973:289) över förslag till ändring i
utsökningsregisterlagen (1986:617)

Departementet har anmodat Datainspektionen att yttra sig över ett förslag till ändring i 1 § utsökningsregisterlagen. Förslaget innebär att utsökningsregistret får användas vid tillsyn av innehavare av trafiktillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen (1988:263). De närmare förutsättningarna för utlämnande och sambearbetning med uppgifter i yrkestrafikregistret avses bli reglerade i utsökningsregisterförordningen (1986:678).

Datainspektionen har ingenting att erinra mot förslaget.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören Anitha Bondestam i närvaro av datarådet Margareta Åberg, föredragande.

Anitha Bondestam

Margareta Åberg

Lagtext

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1988:263)¹

dels att 4, 19, 21 och 23 §§ samt rubriken närmast före 10 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 14 a §, och närmast före 14 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §²

Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, där företagets ledning finns. Frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län skall dock prövas av Vägverket.

Frågor om förarlegitimation enligt 14 a § prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd.

Giltighet av trafiktillstånd, *m.m.* Giltighet av trafiktillstånd

Särskilda regler för taxitrafik

¹Lagen omtryckt 1988:1499.

²Senaste lydelse 1992:1651.

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

14 a §

Fordon i taxitrafik får endast föras av den som har särskild förarlegitimation. Sådan förarlegitimation får ges till den som innehar föreskriven körkortsbehörighet och som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.

En förarlegitimation skall återkallas om innehavaren genom brottslig gärning visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik eller om förutsättningarna för legitimation annars inte längre föreligger. Frågor om återkallelse prövas av den länsstyrelse som har beslutat om legitimationen.

19 §

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

De myndigheter som prövar frågor om tillstånd utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser och får därvid pröva om förutsättningarna för tillstånd enligt 6 § alltjämt föreligger. Myndigheterna skall också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet och arbetsmiljö uppfylls.

De länsstyrelser som har beslutat om förarlegitimation utövar tillsyn över att innehavare av förarlegitimation uppfyller de krav som enligt 14 a § första stycket gäller för legitimationen.

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

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

Tillståndshavare som bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet *eller som i taxitrafik anlitar förare utan förarlegitimation enligt 14 a §* skall dömas till böter.

23 §³

Tillståndsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten, om inte något annat anges i andra stycket. Beslut om varning får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut i frågor om beviljande av tillstånd till linjetrafik och om omprövning av tillstånd enligt 11 § får överklagas hos Vägverket. Vägverkets beslut i sådana frågor får överklagas hos regeringen.

En länsstyrelses beslut i frågor om förarlegitimation enligt 14 a § får överklagas hos länsrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.

³Senaste lydelse 1992:1651.

Härigenom föreskrivs att 1 § utsökningsregisterlagen (1986:617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

För de ändamål som anges i denna paragraf skall med hjälp av automatisk databehandling föras ett för hela landet gemensamt utsökningsregister.

Registret skall användas inom exekutionsväsendet för

1. verkställighet enligt utsökningsbalken,
2. verkställighet eller tillsyn enligt annan författning,
- 2 a. indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.,
3. avräkning enligt lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter,
4. planering och tillsyn av verksamhet som avses under 1-3.

Registret får användas av myndigheter utanför exekutionsväsendet för

1. ändamål som avses i andra stycket 3,
2. planering, samordning och uppföljning av revisions- och annan kontrollverksamhet vid beskattning och tulltaxering,

3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter.

3. utredningar vid bestämmande och uppbörd av skatter, tullar och socialavgifter,

4. tillsyn av innehavare av trafik tillstånd och trafikansvariga enligt yrkestrafiklagen (1988:263).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1994.

¹Senaste lydelse 1993:910.

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1993-12-21.

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt Hamdal, justitierådet Bo Svensson, regeringsrådet Arne Bækkevold.

Enligt en lagrådsremiss den 16 december 1993 (kommunikationsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1988:263), m.m.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Magnus Barnekow.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Lagrådet, som understryker uttalandet i lagrådsremissen om att frågan om en enda förarbehörighet för taxitrafik bör utredas, gör inte någon invändning i sak mot de framlagda lagförslagen. Med hänsyn till vad som föreslagits i en av Lagrådet nyligen behandlad remiss om ändring i bl.a. 1 kap. 2 § brottsbalken föreslår Lagrådet att i lagtexten i 21 § yrkestrafiklagen anges vilket subjektivt rekvisit som skall gälla för brottet.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 februari 1994

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden
B. Westerberg, Friggebo, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson,
Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg,
Odell, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

Regeringen beslutar proposition 1993/94:168 Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken.

