

Regeringens proposition

1976/77: 70

om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

beslutad den 24 februari 1977.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

De nuvarande begreppen linjetrafik och beställningstrafik har visat sig leda till betydande tillämpningssvårigheter när det gäller busstrafiken. I propositionen föreslås ändrade definitioner, som underlättar det allmännas strävanden att främja en rationell och sund trafik. De nya reglerna innebär också förenklingar för trafikutövarna och därmed en större rättssäkerhet i tillämpningen. Vidare motverkas – till fördel även för den resande allmänheten – förfaranden som innebär att väsentliga trafiksäkerhetskrav åsidosätts.

**Förslag till
Lag om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig
automobiltrafik m. m.**

Härigenom föreskrives i fråga om förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

dels att 4 och 5 §§, 7 § 1 mom., 8, 11, 12 och 15 §§, 25 § 2 mom. samt 34 § 1 mom. skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i 7 § skall införas ett nytt moment, 4 mom., av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

Med linjetrafik förstås i denna förordning yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

Såvitt avser trafik med person- eller lastautomobil förstås i denna förordning

1. med linjetrafik: yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt,

Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes beställningstrafik.

2. med beställningstrafik: yrkesmässig trafik som icke är linjetrafik.

Ingår yrkesmässig trafik för personbefordran som ett led i en längre transport, skall trafiken bedömas för sig vid prövning av fråga om trafiken är att hänföra till linjetrafik eller beställningstrafik.

Såvitt avser trafik med omnibus förstås i denna förordning

1. med beställningstrafik: yrkesmässig trafik för befordran av passagerare eller gods, i vilken omnibus jämte förare tillhandahållas på villkor

¹Senaste lydelse 1972:437.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

att beställaren har dispositionsrätten över fordonet och att ersättningen bestämmes med hänsyn till fordonets utnyttjande och transportens längd och ej för varje passagerare för sig,

2. med turisttrafik: sådan yrkesmässig trafik för befordran av passagerare eller gods med omnibus som icke är beställningstrafik, om transporten ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet ligger på annat än själva transporten,

3. med linjetrafik: yrkesmässig trafik som icke är beställningstrafik eller turisttrafik.

5 §²

Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (*trafiktillstånd*).

Trafiktillstånd skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal automobiler och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal personer, som må med varje automobil eller släpfordon befordras. Släpfordon, som icke är inrättat för person- eller godsbeordran, må brukas i yrkesmässig trafik utan särskilt tillstånd.

Ansökan om trafiktillstånd eller medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd skall göras av den som avser att driva trafik med stöd av tillståndet. Kan antagas att trafikförsörjningen inom viss kommun främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personautomobil utövas av juridisk person, får kommunen göra ansökan om tillstånd för den juridiske personen eller om överlåtelse av tillstånd på denne.

Fråga om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd till sådan trafik prövas av länsstyrelsen i det län, där längsta delen av vägsträckan är belägen.

Fråga om tillstånd att bedriva turisttrafik eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där upptagning av passagerare först skall äga rum.

² Med nuvarande lydelse avses i prop. 1976/77:63 föreslagen lydelse. Senaste lydelse 1972:437.

Nuvarande lydelse

Fråga om tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas av den trafiknämnd, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas. I fall som avses i tredje stycket andra punkten prövas dock frågan av regeringen.

I övriga fall prövas fråga om trafik tillstånd eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd av länsstyrelsen i det län, vareest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

I fråga om tillstånd som meddelats av regeringen enligt *femte* stycket anses den trafiknämnd inom vars verksamhetsområde stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

Föreslagen lydelse

I fråga om tillstånd som meddelats av regeringen enligt *sjätte* stycket anses den trafiknämnd inom vars verksamhetsområde stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

7 §

I m o m .³ Vid ansökan om trafik tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka den ifrågasatte tillståndshavarens lämplighet såsom utöware av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, där fråga ej är om linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon för person- eller godsbe- fordran, som äro avsedda att användas i trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som avses skola med varje automobil eller släpfordon befordras. Vid ansökan av kommun enligt 5 § tredje stycket skall fogas den ytterligare utredning som regeringen bestämmer.

I m o m . Vid ansökan om trafik tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka den ifrågasatte tillståndshavarens lämplighet såsom utöware av det slag av yrkesmässig trafik, ansökningen avser, ävensom, där fråga ej är om linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon för person- eller godsbe- fordran, som äro avsedda att användas i trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal personer, som avses skola med varje automobil eller släpfordon befordras. *Är fråga om beställningstrafik med omnibus eller turisttrafik skall även angivas det antal reservfordon som sökanden anser sig behöva för att ersätta fordon som kan komma att tagas ur trafik på grund av reparation eller annan liknande orsak.* Vid ansökan av kommun enligt 5 § tredje

³ Med nuvarande lydelse avses i prop. 1976/77:63 föreslagen lydelse. Senaste lydelse 1972:437.

Nuvarande lydelse

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill förantleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägförvaltning, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus, skall dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet.

Över ansökan om tillstånd som avses i 5 § fjärde stycket skall länsstyrelsen inhämta yttrande av länsstyrelsen i annat län som beröres av den ifrågasatta trafiken.

Föreslagen lydelse

stycket skall fogas den ytterligare utredning som regeringen bestämmer.

4 m o m. Ansökan om tillstånd till turisttrafik skall, utöver vad i 1 mom. angives, innehålla den redovisning av trafiken som länsstyrelsen finner behövlig.

8 §⁴

Över ansökan om tillstånd till linjetrafik *eller turisttrafik* skall länsstyrelse ej mindre höra vederbörande polismyndighet samt trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig automobiltrafik, som beröras av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill förantleda, på lämpligt sätt lämna vederbörande vägförvaltning, kommuner och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Avser ansökningen rätt till linjetrafik med omnibus, skall dylikt tillfälle alltid beredas vederbörande kommunala förvaltningsmyndighet.

Över ansökan om tillstånd som avses i 5 § fjärde stycket skall länsstyrelsen inhämta yttrande av länsstyrelsen i annat län som beröres av den ifrågasatta trafiken. *Detsamma gäller i fråga om turisttrafik som berör annat län.*

11 §⁵

Utan hinder av vad i 8 och 9 §§ är stadgat må infordrande av yttranden inskränkas eller underlåtas, då ansökan avser tillstånd att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola, att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning,

⁴Senaste lydelse 1969:689.

⁵Med nuvarande lydelse avses i prop. 1976/77:63 föreslagen lydelse. Senaste lydelse 1965:910.

Nuvarande lydelse

att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personautomobil tillfälligt ombesörja beställningstrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka,

att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för gods-befordran eller att för samma tid i viss trafik öka antalet automobiler eller insätta släpfordon för person- eller godsbefordran,

att i beställningstrafik utbyta omnibus eller personautomobil,

att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes med mer än femton procent,

att jämlikt 20 § i linjetrafik för personbefordran medföra högst femhundra kilogram gods eller i dylik trafik använda släpfordon för godsbefordran, vars maximilast icke överstiger femhundra kilogram, eller

att utföra transporter i fall som sägs i 12 § andra stycket.

Föreslagen lydelse

att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personautomobil tillfälligt ombesörja beställningstrafik eller turisttrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka,

att i beställningstrafik eller turisttrafik utbyta omnibus eller personautomobil,

12 §⁶

Trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställs till högst 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådant fordon, försett med fast anordning för speciellt varuslag, som bestämmes av regeringen eller myndighet regeringen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafiktillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximilast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 000 kilogram;

2) rätt att, i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje, transportera fyllnads- och returgods.

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till er-

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till er-

⁶ Med nuvarande lydelse avses i prop. 1976/77:63 föreslagen lydelse. Senaste lydelse 1972:593.

Nuvarande lydelse

farenhet, vederhäftighet och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med *annan* redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik i andra fall än som avses i andra stycket 1) må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall främgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna i 23, 25 och 29 §§ denna förordning och vad som särskilt föreskrivits om lämplighetsbesiktning och trafik kort.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik

Föreslagen lydelse

farenhet, vederhäftighet och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik *eller turisttrafik*, som kan komma att konkurrera med redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om trafik kort.

15 §⁷

Har transportnämnden bestämt särskilt lokalområde, skall underrättelse därom tillställas länsstyrelse som beslutet angår.

Har länsstyrelse meddelat tillstånd till linjetrafik, skall avskrift av beslutet sändas till polismyndighet som länsstyrelsen finner böra underrättas om tillståndet samt, om trafiken berör även annat län, länsstyrelsen i det länet.

Har länsstyrelse meddelat tillstånd till linjetrafik *eller turisttrafik*, skall avskrift av beslutet sändas till polismyndighet som länsstyrelsen finner böra underrättas om tillståndet samt, om trafiken berör även annat län, länsstyrelsen i det länet.

Avskrift av beslut, varigenom länsstyrelse meddelat tillstånd till beställningstrafik, skall sändas till polismyndigheten å stationsorten, och, om det för trafiken angivna lokalområdet är beläget även i annat län, länsstyrelsen i det länet.

Har trafiknämnd meddelat beslut om trafik tillstånd, skall avskrift av beslutet sändas till länsstyrelsen. Avskrift av beslut som regeringen meddelat enligt 5 § *femte* stycket tillställs vederbörande länsstyrelse och trafiknämnd.

Har trafiknämnd meddelat beslut om trafik tillstånd, skall avskrift av beslutet sändas till länsstyrelsen. Avskrift av beslut som regeringen meddelat enligt 5 § *sjätte* stycket tillställs vederbörande länsstyrelse och trafiknämnd.

Vad sålunda är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om ändring i trafik tillstånd.

Om kungörande av beslut, varom i denna paragraf sägs, stadgas i 44 §.

25 §

2 m o m .⁸ Automobil eller släpfordon må, med de undantag som förordas av stadgandena i 20 §, icke användas i yrkesmässig trafik, förrän trafik tillståndets innehavare anmält att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet och, i fråga om fordon som skall användas för personbefordran, överlämnat bevis att fordonet godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Anmälan av fordon som skall användas i beställningstrafik med omnibus eller i turisttrafik får ej innefatta

⁷ Med nuvarande lydelse avses i prop. 1976/77:63 föreslagen lydelse. Senaste lydelse 1972:437.

⁸ Senaste lydelse 1974:105.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

större antal fordon än vad som motsvarar det antal med vilket trafik får bedrivas enligt tillståndet samt, i förekommande fall, det antal reservfordon som tillståndshavaren har uppgivit sig behöva i rörelsen.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas till den myndighet som meddelat trafikillståndet. Avser anmälan registrerat fordon skall uppgift lämnas om fordonets registreringsnummer. Är fordonet icke registrerat eller är det registrerat men avställt skall anmälan innehålla sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret i fråga om fordon, som är registrerat och icke avställt.

Utän hinder av vad i första stycket sägs må automobil eller släpfordon i yrkesmässig trafik användas för godsbefordran längst fyra veckor efter den tidpunkt fordonet förvärvades.

Myndighet som meddelat trafikillståndet kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande som avses i första stycket.

34 §

1 m o m. Bedriver någon linje- eller *beställningstrafik* eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till drivande av sådan trafik eller rörelse, varom fråga är

eller bryter någon mot föreskrifterna i 21 eller 22 §,

straffes med dagsböter.

Är på grund av särskild bestämmelse för viss ort obehörigt utövande av drosktrafik eller liknande rörelse belagt med ansvar, må ej sådan bestämmelse tillämpas vid ådömande av ansvar för motsvarande förseelse enligt detta moment.

1 m o m. Bedriver någon linje-, *beställnings-* eller *turisttrafik* eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till drivande av sådan trafik eller rörelse, varom fråga är,

eller bryter någon mot föreskrifterna i 21 eller 22 §,

straffes med dagsböter.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1977-02-24

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Ahlmark, Romanus, Turesson, Gustavsson, Antonsson, Mogård, Olsson, Dahlgren, Åsling, Söder, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo

Föredragande: statsrådet Turesson

Proposition om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

1 Inledning

Statens järnvägar (SJ) och Svenska busstrafikförbundet har i framställningar till regeringen den 15 oktober 1975 resp. den 30 oktober 1975 hemställt om åtgärder för att förbättra efterlevnaden av de bestämmelser som gäller den yrkesmässiga busstrafiken. SJ har i sin framställning främst tagit upp frågorna om definitionen av linjetrafikbegreppet och sanktioner för överträdelser av bestämmelserna. Även busstrafikförbundets framställning behandlar definitionsfrågan.

Inom kommunikationsdepartementet har därefter utarbetats promemorian (1976-02-04) Linjetrafikbegreppet m. m. i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF).

Departementspromemorian och framställningarna har remissbehandlats. Yttranden har avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, hovrätten över Skåne och Blekinge, postverket, SJ, transportnämnden, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, Statsanställdas förbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska resebyråföreningen och Svenska transportarbetareförbundet.

2 Nuvarande ordning

Yrkesmässig trafik är enligt 1 § YTF trafik i vilken bil jämte förare tillhandahålls allmänheten mot ersättning för person- eller godsbefordran.

Enligt 4 § YTF förstås med linjetrafik yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Yrkesmässig trafik som ej är att hänföra till linjetrafik benämns beställningstrafik. Ingår yrkesmässig trafik för personbefordran som ett led i en längre transport, skall trafiken bedömas för sig vid prövning av frågan om den är att hänföra till linjetrafik eller beställningstrafik.

Tillstånd till linjetrafik eller beställningstrafik med buss meddelas enligt 5 § YTF av länsstyrelse. Som förutsättning för meddelande av tillstånd till yrkesmässig personbefordran gäller bl. a. att det skall finnas behov av den trafik för vilken tillstånd söks liksom att trafiken i övrigt kan anses lämplig. Bakom bestämmelserna om behovsprövningen ligger främst en strävan att skydda redan etablerad linjetrafik från konkurrens som kan ha en menlig inverkan på den kollektivtrafik som redan finns när ansökan skall prövas. Intresset av att skydda viss trafik från konkurrens kommer till uttryck bl. a. i 12 § tredje stycket YTF. Där sägs bl. a. att om ansökan avser tillstånd till linjetrafik som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, om tillstånd anses böra meddelas och förhållandena inte föranleder annat, tillståndet lämnas utövaren av sådan trafik, om denne ansökt därom och befinns lämplig.

Vidare gäller enligt 12 § fjärde stycket YTF att trafiktillstånd skall meddelas viss fysisk eller juridisk person samt innehålla de villkor och bestämmelser som behövs. Tillstånd att bedriva beställningstrafik får, med vissa undantag i fråga om godstransporter, meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger.

Enligt 25 § 2 mom. YTF får fordon inte användas i yrkesmässig trafik förrän tillståndshavaren hos tillståndsmyndigheten gjort anmälan att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet. Hinder föreligger inte mot att anmäla flera fordon för användning i trafiken än det antal med vilket trafiken får bedrivas enligt tillståndet.

Enligt 34 § 1 mom. YTF straffas den som bedriver linje- eller beställningstrafik utan tillstånd med böter. Detsamma gäller enligt 34 § 3 mom. den som bryter mot bestämmelserna om fordonsanmälan.

I samband med ändringar i YTF, vilka trädde i kraft den 1 oktober 1972, infördes i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken ett s. k. beställaransvar. Har beställningstrafik för godsbefordran bedrivits utan tillstånd eller i strid mot de bestämmelser som gäller om lokalområde eller mot föreskrift som har meddelats om högsta tillåtna maximilast, döms enligt 34 § 5 mom. den för vars räkning otillåten transport har utförts till böter, om han kände till hindret mot transportens utförande eller inte visar att han har gjort den undersökning, om sådant hinder förelåg, som skäligen kan begäras av honom.

Enligt förordningen (1975:885) om utmärkning av buss i beställningstrafik skall sådan buss när den används i trafiken vara försedd med ett för bussen avsett yrkestrafikmärke som utvisar att tillstånd har meddelats till trafiken och att bussen har anmälts för användning i trafik enligt tillståndet. Yrkestrafikmärke tillhandahålls tillståndshavaren av statens trafiksäkerhetsverk när fordonsanmälan har skett enligt 25 § 2 mom. YTF. Till bestämmelserna om yrkestrafikmärke finns knuten en straffsanktion.

Kungörelsen (1958:368) om undantag från vissa bestämmelser i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad 1969:692) innehåller bestämmelser som tar sikte på sådan trafik som anordnas av researrangörer. Enligt kungörelsen får beställningstrafik för personbefordran med buss anordnas utan hinder av att anordnaren saknar beställningstrafiktillstånd under förutsättning att han för trafikens bedrivande anlitar trafikutövare med sådant tillstånd och att han till vederbörande tillståndsmyndighet före trafikens igångsättande ger in skriftlig anmälan därom med uppgift om den eller de trafikutövare som han avser att anlita. Under förutsättning att sådan anmälan har ingivits är anordnaren också befriad från skyldighet att iaktta övriga bestämmelser som gäller för trafiken enligt YTF eller föreskrifter som har meddelats med stöd av YTF i den mån de har iakttagits av den anlitade trafikutövaren och inte rör taxa eller driftstatistik för trafiken.

3 Tidigare överväganden i fråga om linjetrafikbegreppet

Sedan YTF:s tillkomst har i olika sammanhang frågan om gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik behandlats. Det som främst har vållat gränsdragningsproblem har varit regelbundenhetsrekvisitet och frågan med vilken täthet trafiken skall bedrivas för att rekvisitet skall vara uppfyllt. I prop. 1972:81 med bl. a. förslag till ändringar i YTF behandlades gränsdragningsfrågan. Där redovisades den domstolspraxis som förelåg liksom de överväganden rörande linjetrafikbegreppet som har skett i förarbetena till YTF. Det uttalades att genom högsta domstolens praxis har klarlagts att mera långväga trafik som sker med åtminstone två dubbelturer varje vecka under en längre tid är att anse som regelbunden, medan det därmed inte var avgjort om trafik med färre turer bör hänföras till linjetrafik eller ej. Med hänvisning till förarbetena till YTF konstaterades emellertid att det utan ändring i YTF torde stå klart att regelbunden trafik, när det gäller personbefordran, skall anses föreligga om körningen vanligen äger rum på förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider minst en gång varje kalendervecka under en längre tid. Det ansågs också uppenbart att smärre avvikelser från regelbundenheten saknar betydelse för bedömningen.

4 Framställningarna

Med hänvisning till uttalandena rörande linjetrafikbegreppet i prop. 1972:81 har SJ i sin framställning anfört att tolkningen av regelbundenhetsrekvisitet har lett till anpassningar hos de bussföretag som saknar de linjetrafiktillstånd som behövs för att utföra exempelvis veckoslutstrafik. Anpassningen har enligt SJ inneburit att företagen erbjuder resor varannan vecka eller tre veckoslut av fyra, allt under en längre tid. SJ har som sin bestämda uppfattning framhållit att en varaktig trafik som utförs på detta sätt har sådan karaktär av regelbundenhet att den måste anses vara likställd med linjetrafik. Enligt SJ kan man också förvänta att två eller flera bussföretag går samman om trafik i flera relationer med alternerande vagninsatser så att inget av de enskilda företagen ensamt kommer att trafikera en viss relation med otillåten turtäthet trots att resultatet ändå blir en faktisk linjetrafik. Mot bakgrund härav har SJ hävdad att en ytterligare precisering i fråga om gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik är nödvändig.

Med tanke på de problem definitionen av begreppet linjetrafik vållar bör man enligt SJ överväga att – i motsats till vad som gäller nu – definiera begreppet beställningstrafik och låta all trafik som ej faller under detta begrepp vara linjetrafik. Med beställningstrafik skulle enligt SJ då förstås yrkesmässig trafik för personbefordran i vilken bil och förare tillhandahålls på villkor att beställaren har dispositionsrätten över fordonet och att ersättningen bestäms med hänsyn till bilens utnyttjande och transportens längd och ej särskilt för varje passagerare. All annan trafik skulle hänföras till linjetrafik.

Med den föreslagna definitionen skulle man enligt SJ undgå de svårigheter som i dag är förknippade med regelbundenhetsrekvisitet och ett kringgående av bestämmelserna om linjetrafik på det sätt som har beskrivits skulle omöjliggöras.

Den föreslagna lösningen skulle – anför SJ – medföra att linjetrafiktillstånd krävs också för enstaka resor med individuell prissättning men några besvärande olägenheter anses inte behöva uppkomma härigenom. SJ föreslår att man i YTF öppnar möjlighet för undantag från remiss- och kungörelseförfarandena då ansökan avser befordran vid enstaka tillfällen och anledning saknas till antagande att trafiken kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik.

SJ har i sin framställning också tagit upp frågan om sanktioner mot överträdelse av bestämmelserna i YTF och har därvid betonat angelägenheten av att dessa utformas så att inte – som är fallet med de bötesstraff som utdöms i dag – böterna diskonteras som en i driftkalkylen ingående utgift. Eftersom överträdelse typiskt sker till främjande av en affärsmässigt driven verksamhet, bör sanktionerna enligt SJ anknytas här till. Man bör därför överväga att införa sanktionsformen normerade böter, bestämda att utgå

högst med ett belopp motsvarande viss andel av återanskaffningsvärdet hos det fordon som har brukats vid tillfället för överträdelsen. För fall av allvarliga överträdelser synes enligt SJ därutöver en ren förverkanderegler kunna uppställas.

SJ har slutligen i sin framställning tagit upp länsstyrelsernas roll som övervakande myndigheter i fråga om den yrkesmässiga trafiken. Enligt SJ är uppfattningen om innebörden i skyldigheten enligt 3 § YTF – enligt vilken bestämmelse det ankommer på länsstyrelsen att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken – varierande från länsstyrelse till länsstyrelse. SJ anser att det är uppenbart att länsstyrelsen i sin egenskap av tillsynsmyndighet bl. a. har att vid misstanke om överträdelser göra anmälan därom hos polis- och åklagarmyndigheter. SJ framhåller att det är önskvärt att åtgärder vidtas i syfte att säkerställa en enhetlig praxis hos länsstyrelserna av beskaffenheten att grundlägga ökad respekt för gällande regler.

Busstrafikförbundet uttalar i sin framställning att oklarheter om innebörden av gällande rättsregler och delvis därav föranledda brister i fråga om efterlevnadskontroll och rättsliga ingripanden har möjliggjort utveckling av busstrafik i former som utsätter annan etablerad busstrafik för osund konkurrens och som innebär ökade svårigheter för strävandena att förverkliga övergripande trafikpolitiska mål samt risker för busstrafikens anseende, för anställningstryggheten i verksamheten och för trafiksäkerheten.

Förbundet hänvisar till SJ:s framställning och anför att syftet med denna väl synes överensstämma med förbundets uppfattningar. När det gäller definitionsfrågan uttalar förbundet att linjetrafiken spelar en särskild roll när det gäller fullföljandet av trafikpolitiska målsättningar. För denna trafik bör även fortsättningsvis gälla särskilda regler med speciella krav på bl. a. regularitet, trafikeringsplikt, transportplikt och taxor. Enligt förbundets uppfattning är det angeläget att linjetrafikbegreppet även fortsättningsvis får representera detta slag av trafikutövning.

5 Promemorian

5.1 Begreppsdefinitionerna

I promemorian anför inledningsvis att frågan om gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik på senare tid har aktualiserats på nytt inom bussektorn. Det som nu, liksom tidigare, vållar gränsdragningsproblem är i första hand regelbundenhetsrekvisitet i linjetrafikdefinitionen. Med redovisning av de i SJ:s framställning angivna trafikeringsformerna uttalas att busstrafik på olika håll drivs i former som ligger på gränsen mellan linjetrafik och beställningstrafik. Trafikutövarna saknar i dessa fall regelmässigt tillstånd till linjetrafik och hänför sig i sin verksamhet till beställningstrafiktillstånd. I en del fall kan givetvis denna utveckling vara en följd av speciella

förhållanden när det gäller trafikunderlag, tillgängliga resurser o. d. I andra fall synes det emellertid vara fråga om avsiktliga försök att kringgå kraven på linjetrafiktillstånd. Härtill kommer sådan öppet annonserad trafik som helt uppenbart bedrivs utan någon form av tillstånd alls.

Den utveckling mot ett systematiskt kringgående av bestämmelserna om linjetrafik som kan skönjas utgör enligt promemorian ett hot mot statsmakternas strävan att försöka åstadkomma en samordning av den långväga busstrafiken. Det grepp om trafiken som man i samarbete med bussbranschen har fått genom regeringens beslut 1974 och 1975 i fråga om veckoslutstrafiken riskerar man att förlora, om man inte vidtar åtgärder för att komma till rätta med sådana förfaranden som de beskrivna.

I promemorian anføres vidare att man genom en skärpt övervakning och ett mera medvetet agerande från länsstyrelsernas och åklagarmyndigheternas sida kanske skulle kunna komma åt de mest flagranta fallen av överträdelse. Bevisvårigheter skulle emellertid medföra att det ändå i betydande omfattning skulle finnas kvar trafikformer som har tillkommit för kringgående av bestämmelserna om linjetrafik. Därtill kommer att det med tanke på samordningssträvandena inte är tillfredsställande att en trafik som bedrivs vart annat eller vart tredje veckoslut eller tre veckoslut av fyra i sådana relationer där koncessionerad linjetrafik går fram inte är att bedöma som linjetrafik. Om den får utföras med beställningstrafiktillstånd saknas möjligheter att göra de avvägningar mellan olika intressen som behövs för att den reguljära linjetrafiken skall kunna utvecklas och fylla sina väsentliga samhällsfunktioner. En förutsättning är alltså att tillståndsmyndigheterna får ett grepp om ifrågasvarande mellanformer av trafik.

Enligt promemorian behövs en ny definition av begreppet linjetrafik för att komma till rätta med missförhållandena. En tänkbar lösning – för att undvika att trafikutövare försöker kringgå bestämmelserna om linjetrafik genom att via konstlade förfaranden eliminera något av de rekvisit som skall vara uppfyllda – anges vara den av SJ föreslagna, nämligen att man i författningstexten definierar begreppet beställningstrafik och hänför all annan trafik till linjetrafik. Som exempel på en sådan definition anges följande.

Med beställningstrafik avses yrkesmässig trafik för personbefordran i vilken bil och förare tillhandahålls på villkor att beställaren har dispositionsrätten över fordonet och att ersättningen bestäms med hänsyn till bilens utnyttjande och transportens längd och ej för varje passagerare för sig. Yrkesmässig persontrafik som ej är att hänföra till beställningstrafik är linjetrafik.

I promemorian framhålls att en definition av denna typ emellertid innebär att begreppet linjetrafik får en vid tillämpning. Förutom den mer eller mindre regelbundna trafik som har beskrivits ovan skulle inom definitionen falla även sådana resor som anordnas för beivrande av olika arrangemang och som i allmänhet inte kan sägas konkurrera med linjetrafiken. Den typ av trafik som här åsyftas är den man vanligen betecknar som turisttrafik. För att

undvika att denna från linjetrafik i egentlig bemärkelse så artskilda trafik hänförs under linjetrafikbegreppet bör man enligt promemorian skapa ett särskilt begrepp för detta slag av trafik. Genom att införa en ny definition vid sidan av de båda som nu finns vinner man två fördelar. För det första är det ur handläggningssynpunkt enklare att arbeta med ett begrepp som finns definierat i författningstext. För det andra kommer begreppet linjetrafik att vara förbehållet den typ av trafik som man vanligen förknippar med detta begrepp, nämligen kollektivtrafik som präglas av viss turtäthet, fastställda taxor och turlistor, särskilt anordnade hållplatser etc.

Det man vanligen betraktar som turisttrafik kan vara av mycket varierande slag alltifrån *sight-seeingturer till gudstjänstresor*. I promemorian framhålls att en definition av begreppet därför måste göras så enkel som möjligt. Vad som skiljer turisttrafik från annan busstrafik är bl. a. att huvudsyftet med trafikarrangemanget inte ligger på själva transporten utan på ett evenemang av något slag. Med utgångspunkt i det definitionsförslag som nyss har redovisats föreslås att man såvitt gäller busstrafiken skulle kunna formulera en definitionsparagraf, inkluderande turisttrafikbegreppet, på följande sätt.

Med *beställningstrafik* avses yrkesmässig trafik för personbefordran i vilken bil och förare tillhandahålles på villkor att beställaren har dispositionsrätten över fordonet och att ersättningen bestämmes med hänsyn till bilens utnyttjande och transportens längd och ej för varje passagerare för sig.

Med *turisttrafik* avses sådan personbefordran med buss som ej är beställningstrafik, om transporten ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet ligger på annat än själva transporten.

Yrkesmässig persontrafik som ej är att hänföra till beställningstrafik eller turisttrafik är *linjetrafik*.

För att en viss trafik skall hänföras till turisttrafik skall det alltså vara fråga om ett sammanhållet arrangemang, där man ej skall ha möjlighet att exempelvis lösa biljett bara för själva resan. Vidare får arrangemangsdelen ej vara alltför obetydlig. Att i författningstext närmare precisera vad som skall gälla i dessa hänseenden torde enligt promemorian vara ogörligt. Det får ankomma på tillståndsmyndigheterna att från fall till fall – med utgångspunkt i sökandens redovisning för den tänkta trafiken – avgöra om den kan anses falla under begreppet turisttrafik. För att åstadkomma enhetliga bedömningar och som vägledning för tillämpningen av bestämmelserna om turisttrafik kan behövas anvisningar om vad som skall gälla för att en viss trafik skall bedömas som turisttrafik. En sådan anvisningsverksamhet skulle enligt promemorian kunna ankomma på ett centralt organ av det slag som trafikpolitiska utredningen har föreslagit i betänkandet (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter. Det framhålls emellertid att en strikt avgränsning av begreppet inte är nödvändig, om tillståndsprovningen utformas på lämpligt sätt så att tillståndsmyndigheten – länsstyrelsen – i varje enskilt fall kan bestämma utformningen av den ifrågasatta trafiken. Finner länsstyrelsen av ansökan framgå att fråga är om

verksamhet som egentligen utgör linjetrafik, kan ansökan prövas med hänsyn härtill. Försök att kringgå linjetrafikkravet till förfång för den reguljära linjetrafiken kan hindras genom att ansökan inte bifalls.

I promemorian anförs att tillståndsmyndigheten i turisttrafiktillståndet närmare bör precisera vad slags trafik tillståndet berättigar till. Detta förutsätter att sökanden i sin ansökan redovisar uppläggningsen av trafiken. Kan sökanden inte detta, bör tillståndsmyndigheten meddela ett mera generellt utformat tillstånd, som tidsbegränsas. Väljer man en lösning med mera generellt utformade men tidsbegränsade turisttrafiktillstånd i sådana fall som har angivits, kan tillståndsmyndigheten lättare följa upp verksamheten och vidta åtgärder när så behövs. Som exempel på sådana tänkbara åtgärder anges ändring av tidigare meddelade villkor eller införande av villkor eller föreskrifter om så behövs med hänsyn till det sätt på vilket tillståndshavarens trafik har utvecklats sedan tillståndet meddelades. Likaså har man enligt promemorian möjlighet att på enklare sätt, utifrån mera allmänna bedömningar av hur tillståndshavaren har drivit trafiken, avgöra om tillståndet bör förlängas.

När det gäller övergångsfrågorna framhålls i promemorian att de föreslagna definitionerna på linje- och beställningstrafik i mycket stor utsträckning motsvarar de nuvarande definitionernas tillämpning i praktiken. Det synes därför inte möta hinder att låta de nya bestämmelserna gälla även tidigare meddelade tillstånd. Därvid måste dock beaktas att de – relativt få – trafikutövare för vilka situationen ändras bereds skäligt rådrum för ansökan om sådant nytt tillstånd som de kan anse sig behöva. Likaså behövs enligt promemorian viss tid för att ansökningar om tillstånd till turisttrafik skall kunna avgöras. Med hänsyn till angelägenheten av att de nya bestämmelserna kan börja tillämpas så snart som möjligt bör dock en kort övergångstid eftersträvas. En period om 6–10 månader bedöms vara tillräcklig.

På något längre sikt förordas i promemorian en omskrivning av äldre tillstånd, så att man får en mera enhetlig utformning i fråga om innehållet och särskilt angivna villkor.

5.2 Fordonsanmälan

I promemorian påpekas att det enligt YTF inte föreligger hinder mot att anmäla flera fordon för användning i trafiken än det antal med vilket trafiken enligt tillståndet får bedrivas. Det framhålls att den gällande ordningen gör det svårt att kontrollera att en trafikutövare vid ett visst tillfälle inte använder flera fordon än han är berättigad till. Det förekommer i dag att mindre nögräknade trafikutövare använder hela sin anmälda fordonspark i beställningstrafik samtidigt trots att tillståndet endast medger ett begränsat utnyttjande. Det föreligger därför behov av att införa bestämmelser som hindrar sådana olagliga förfaranden. Huvudregeln bör enligt promemorian utformas så att rätten att anmäla fordon begränsas till det antal som svarar

mot det antal fordon som trafikutövaren har tillstånd att använda i trafiken, dvs. i enlighet med den princip som brukar uttryckas i orden "en buss, ett tillstånd".

I detta sammanhang behandlas i promemorian frågan om rätt för trafikutövare att sätta in reservfordon vid haveri etc. Med gällande ordning, enligt vilken man får anmäla obegränsat antal fordon, är frågan om reservfordon inte något problem, eftersom trafikutövaren utan vidare kan ersätta havererat fordon med ett annat fordon som har anmälts för användning i trafiken. Tillämpar man undantagslöst regeln "en buss, ett tillstånd" innebär ett haveri att trafikutövaren, i vart fall tillfälligtvis, är betagen möjligheten att utnyttja den kapacitet han har rätt att använda enligt tillståndet. Det bör därför enligt promemorian finnas möjlighet även i fortsättningen att ersätta ett fordon som är ur funktion. Det framhålls emellertid att reglerna måste utformas så att man undanröjer möjligheterna att samtidigt använda flera fordon än tillståndet ger rätt till. Som en tänkbar lösning anges följande.

Vid ansökan om trafiktillstånd skall sökanden, på sätt som sker i dag, ange det antal fordon han skall använda i rörelsen. Därutöver skall han ange det antal fordon som han anser sig behöva som reservfordon.

Tillståndsmyndigheten prövar behovet av den sökta trafiken med utgångspunkt i det antal "ordinarie" fordon sökanden har uppgivit. Vidare prövar tillståndsmyndigheten om det föreligger behov av reservfordon och i så fall vilket antal som kan anses behövas. I tillståndsbeslutet skall myndigheten sedan ange det antal reservfordon som får finnas i rörelsen. För att undvika att reservfordonen används i trafiken annat än då så är påkallat, skall yrkestrafikmärken enligt förordningen om utmärkning av buss i beställningstrafik endast tilldelas trafikutövaren till det antal som svarar mot det antal bussar som samtidigt får användas i trafik enligt tillståndet. Då reservfordon används i trafiken skall det vara försett med det märke som har tilldelats för den buss som ersätts.

5.3 Övrigt

I promemorian anförs att enligt gällande bestämmelser i YTF krävs ett särskilt tillstånd att bedriva beställningstrafik även om man innehar ett linjetrafiktillstånd. Det framhålls att beställningstrafiken ofta utgör ett viktigt komplement till linjetrafiken för de företag som innehar linjetrafiktillstånd och innebär ett rationellt utnyttjande av fordonsparken. Enligt promemorian synes det därför naturligt att beställningstrafiken i första hand omhänderhas av linjetrafikföretagen och att företagen får bedriva sådan trafik utan den omgång som ansökan om särskilt tillstånd till beställningstrafik innebär. I konsekvens härmed skulle innehav av linjetrafiktillstånd även innefatta rätt att bedriva turisttrafik. Med hänsyn härtill kan det enligt promemorian övervägas att utforma reglerna så att tillstånd till linjetrafik medger rätt

att utföra även beställningstrafik och turisttrafik.

I promemorian tas också frågan om kravet på särskilda skäl för att juridiska personer skall meddelas tillstånd till beställningstrafik upp. Hänvisning görs till trafikpolitiska utredningens förslag att detta krav slopas i fråga om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran. De argument för ett slopande som utredningen redovisar i sitt betänkande torde enligt promemorian äga giltighet även i fråga om tillstånd att bedriva beställningstrafik med buss.

6 Remissyttrandena

Nästan alla remissinstanser, däribland *postverket*, *SJ*, *samtliga länsstyrelser*, *Svenska busstrafikförbundet*, *Svenska landstingsförbundet*, *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Svenska transportarbetareförbundet* har instämt i eller lämnat utan erinran de uttalanden som gjorts i promemorian om behovet av definitionsändringar. RÅ framhåller att frågan om gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik har stor trafikpolitisk betydelse. Med hänsyn till intresset av att den reguljära linjetrafiken kan få utvecklas ostört på grundval av transportbehov och trafikresurser inom berörda områden och till önskvärdheten att åstadkomma samordning mellan olika kommunikationsnät är det angeläget att åtgärder vidtas i syfte att förhindra en utveckling mot ett systematiskt kringgående av bestämmelserna om linjetrafik. *Rikspolisstyrelsen* uttalar att avsaknaden av entydiga definitioner av busstrafikbegreppen i YTF och de gränsdragningsvårigheter som följer därav vållar problem från övervakningssynpunkt. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller angelägenheten av en översyn av gällande regler för att så långt som möjligt undvika tolkningssvårigheter. Länsstyrelsen ansluter sig till vad SJ och Svenska busstrafikförbundet har anfört som stöd för sina framställningar. *Statsanställdas förbund* hänvisar till att tillståndsgivning för yrkesmässig trafik är ett av samhällets styrmedel bl. a. för att få till stånd en utveckling i enlighet med trafikpolitiska ställningstaganden. Förbundet anser det vara av väsentlig betydelse för detta styrmedels effektivitet att de i detta sammanhang berörda begreppen definieras med största möjliga precision.

Även promemorians förslag till nya definitioner har fått stöd av det stora flertalet remissorgan, däribland *SJ*, *flertalet länsstyrelser*, *Statsanställdas förbund*, *Svenska landstingsförbundet* och *Svenska lokaltrafikföreningen*. *Rikspolisstyrelsen* anför att de föreslagna begreppsdefinitionerna torde kunna bidra till att motverka den utveckling mot ett systematiskt kringgående av bestämmelserna om linjetrafik som har pågått under senare år. *Svenska busstrafikförbundet*, som också har tillstyrkt förslagen, uttalar att trots de försök till förtydligande av regelbundenhetsrekvisitets innebörd som har gjorts i bl. a. förarbetena till YTF och i rättspraxis, så har inte någon från trafikpolitiska synpunkter tillfredsställande avgränsning av linjetrafikbegreppet kunnat uppnås. *Svenska transportarbetareförbundet* anför att möj-

ligheterna att kringgå bestämmelserna och bedriva regelbunden veckosluts- trafik utan de tillstånd som behövs torde bli betydligt mindre genom de föreslagna definitionerna än f. n. Förbundet framhåller också att de föreslagna definitionerna tillgodoser de önskemål om en väl fungerande buss- trafik som har kommit till uttryck i bl. a. SJ:s och Svenska busstrafik- förbundets framställningar. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* framhåller att införande av begreppet turisttrafik får anses nödvändigt, dels för att undvika att sådan trafik, som vanligen inte förknippas med linjetrafik, hänförs till linjetrafikbegreppet och dels för att länsstyrelsen bättre skall kunna kontrollera hur meddelade tillstånd utnyttjas. *Svenska resebyråföreningen* framför liknande synpunkter och framhåller att skapandet av begreppet turist- trafik väsentligt bidrar till att förtydliga begreppen. Det angelägna i att de föreslagna bestämmelserna tillämpas så snart som möjligt betonas också av flera remissorgan. Från några håll har synpunkter framförts på detaljer i utredningens förslag. Så har t. ex. SJ och Statsanställdas förbund hävdade att tillstånd till turisttrafik alltid bör innehålla ett preciserat angivande av det slag av trafik som tillståndet ger rätt att utföra. Vidare har SJ – liksom bl. a. Svenska busstrafikförbundet och Svenska resebyråföreningen – anfört att den i promemorian föreslagna benämningen turisttrafik bör bytas ut mot arrangemangstrafik som en lämpligare benämning. Också Svenska transportarbetareförbundet har vänt sig mot uttrycket.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har avstyrkt förslaget om införande av en definition av begreppet turisttrafik med hänvisning bl. a. till de svårigheter som kan uppstå när det gäller att avgöra vad som skall hänföras till denna trafikform. *Postverket* har intagit en avvaktande hållning till införandet av begreppet turisttrafik under åberopande av att sådan trafik skulle kunna innebära intrång i den etablerade linjetrafiken.

En tvekan hållning till ändrade definitioner har intagits av *Svenska kommunförbundet*.

Ett fåtal remissinstanser har motsatt sig ett genomförande av de föreslagna definitionsändringarna. *RA* anför att det rent allmänt kan sägas att det alltid föreligger svårigheter vid försök att genom detaljerade bestämmelser försöka åstadkomma mera preciserade definitioner. Varje nytillkommen bestämmelse innebär enligt *RA* att en viss kategori faller utanför det ifrågasatta begreppet och att samtidigt nya möjligheter skapas för dem som vill undandra sig tillämpningen av bestämmelserna att i något avseende ge trafiken en karaktär som gör att den inte inbegrips under definitionen. Enligt *RA* bör linjetrafikbegreppets regelbundenhetsrekvisit bibehållas men förtydligas i författningstexten så att där anges att trafik är att anse som regelbunden i de fall körningarna varje månad eller kvartal överstiger ett visst lämpligt bestämt antal. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har förklarat sig inte ha blivit alldeles övertygad om behovet av en total omarbetning av definitionerna. Genom införandet av nya definitioner torde, enligt hovrätten, med all sannolikhet nya gränsdragningsproblem komma att uppstå. Hovrätten

framhåller att – om en ändring av definitionerna anses böra ske – det är angeläget att gränstragningen mellan linjetrafik och övrig yrkesmässig trafik görs så otvetydig att tveksamhet om linjetrafiktillstånd krävs för en viss trafik inte behöver uppstå hos researrangörer eller busstrafikföretagare. Enligt hovrätten framstår det därför som önskvärt att begreppet linjetrafik definieras positivt och så klart och otvetydigt som möjligt. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* har, i likhet med RÅ, förordat en uttrycklig definition av begreppet linjetrafik innehållande en precisering av regelbundenhetsrekvisitet.

Några remissinstanser har i anslutning till sina yttranden över definitionsförslagen tagit upp frågan om trafikutövarebegreppet. RÅ har – med hänvisning till högsta domstolens praxis och vissa avgöranden av regeringen i ärenden rörande besvär över beslut i fråga om linjetrafiktillstånd – gjort gällande att innebörden av trafikutövarebegreppet i YTF f. n. är oklar. Det framstår därför enligt RÅ som angeläget att berörda frågor snarast blir föremål för närmare överväganden. SJ har framhållit att det är lämpligt att trafikutövarebegreppet preciseras, om de föreslagna ändringarna i YTF genomförs. SJ uttalar som sin uppfattning att trafikutövarebegreppet principiellt bör förankras i tillhandahållandet av fordon och personal. Liknande synpunkter har framförts av *Svenska busstrafikförbundet*, *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Svenska transportarbetareförbundet*.

Samtliga remissinstanser har godtagit eller lämnat utan erinran de förslag som har lagts fram i promemorian om ändrade regler för fordonssannmälan.

Länsstyrelserna i Uppsala och Kopparbergs län liksom *Svenska busstrafikförbundet* ifrågasätter dock om någon begränsning av rätten att anmäla reservfordon behövs med hänsyn till de regler som har föreslagits i fråga om tilldelningen och användningen av yrkestrafikmärke.

Flertalet remissinstanser har uttryckt tveksamhet i fråga om riktigheten av de överväganden som gjorts i promemorian i fråga om linjetrafikutövares rätt att utan särskilt tillstånd driva beställningstrafik. Som skäl härför har bl. a. åberopats risken för att trafikutövare som får tillstånd att driva linjetrafik, även om denna är helt obetydlig, skulle få rätt att driva beställnings- eller turisttrafik av obegränsad omfattning, vilket skulle innebära en trafikavledning från de ursprungligen etablerade linjetrafikföretagen i fråga om beställningskörningar.

Samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran det förslag som har lagts fram i promemorian om att slopa kravet på särskilda skäl för meddelande av tillstånd till juridiska personer.

Endast ett fåtal remissinstanser har yttrat sig över de förslag som SJ och Svenska busstrafikförbundet lagt fram i fråga om straffsanktionerna. *Statsanställdas förbund* har tillstyrkt SJ:s förslag om införande av ett system med normerade böter. *Länsstyrelsen i Norrbottens län*, som har framhållit att sanktionerna bör vara av samma typ för busstrafiken som för övrig yrkesmässig trafik, anser inte att normerade böter är en lämplig

sanktionsform. Vidare har länsstyrelsen intagit en tvekande hållning till förslaget att införa s. k. beställareansvar.

7 Föredraganden

7.1 Begreppsdefinitionerna

Bestämmelser som reglerar bl. a. den yrkesmässiga busstrafiken finns i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1974:105) (YTF). Med yrkesmässig trafik förstås enligt 1 § YTF trafik i vilken bil jämte förare tillhandahålls allmänheten mot ersättning för person- eller godsbefordran.

Enligt 4 § är linjetrafik sådan yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods som sker på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Yrkesmässig trafik som inte är linjetrafik utgör beställningstrafik. Ingår yrkesmässig trafik för personbefordran som ett led i en längre transport, skall trafiken bedömas för sig vid prövning av frågan om den är att hänföra till linjetrafik eller beställningstrafik.

Tillstånd till linjetrafik eller beställningstrafik med buss meddelas enligt 5 § av länsstyrelse. Sådant tillstånd utgör en förutsättning för att yrkesmässig trafik skall få utövas. Enligt kungörelsen (1958:368) om undantag från vissa bestämmelser i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad 1969:692) får dock beställningstrafik för personbefordran med buss – utan hinder av att anordnaren saknar beställningstrafiktillstånd – anordnas under förutsättning att han för trafikens bedrivande anlitar trafikutövare med sådant tillstånd och att han till vederbörande tillståndsmyndighet före trafikens igångsättande ger in skriftlig anmälan därom med uppgift om den eller de trafikutövare som han avser att anlita.

Som förutsättning för meddelande av tillstånd till yrkesmässig personbefordran gäller enligt 12 § bl. a. att det skall finnas behov av den trafik för vilken tillstånd söks liksom att trafiken i övrigt kan anses lämplig. Behovsprövningen är ett uttryck för det särskilda skydd som måste beredas den redan etablerade linjetrafiken för att den skall kunna fullgöra sina väsentliga samhällsuppgifter. I 12 §-finns också vissa bestämmelser om företrädesrätt för redan etablerade linjetrafikföretag eller företag som driver järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik eller kommunala rättssubjekt när det gäller tillstånd till linjetrafik.

YTF har sedan sin tillkomst ändrats flera gånger i syfte att anpassa lagstiftningen till den utveckling som efter hand har skett inom transportsektorn bl. a. genom uppkomsten av nya trafikformer. Olika frågor rörande bl. a. den yrkesmässiga busstrafiken och linjetrafikbegreppet togs upp i prop. 1972:81 med förslag till vissa ändringar i YTF. I propositionen slogs fast att den s. k. veckoslutstrafiken som dittills bedrivits med tillstånd till

beställningstrafik var att anse som linjetrafik och därför rätteligen skulle bedrivas med stöd av linjetrafiktillstånd. Regeringen har därefter prövat ett stort antal besvärssärenden som har gällt ansökningar om linjetrafiktillstånd från trafikutövare som tidigare har drivit veckoslutstrafik med stöd av endast tillstånd till beställningstrafik. Genom olika beslut av regeringen har uppnåtts att den övervägande delen av veckoslutstrafiken har kunnat samordnas inom ramen för större sammanslutningar av trafikutövare och att den trafik för vilken meddelats tillstånd drivs under tillfredsställande former.

Det kan emellertid konstateras att det alltjämt kvarstår vissa problem inom busstrafiksektorn. Det förekommer sålunda att trafik drivs under former som står i strid mot bestämmelserna i YTF och statsmakternas strävanden att främja rationell drift och sunda konkurrensbetingelser inom bussstrafiken. Missförhållandena beror i stor utsträckning på de svårigheter som finns när det gäller gränsdragningen mellan begreppen linjetrafik och beställningstrafik i YTF. Problemet är inte helt nytt men det har under senare tid gjort sig gällande med allt större styrka. Det som främst har vållat gränsdragningsproblem har varit regelbundenhetsrekvisitet och frågan med vilken täthet trafiken skall bedrivas för att rekvisitet skall vara uppfyllt. I prop. 1972:81 behandlades gränsdragningsfrågan. Med hänvisning till förarbetena till YTF konstaterades att det utan författningsändring torde stå klart att regelbunden trafik, när det gäller personbefordran, skall anses föreligga om körningen vanligen äger rum på förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider minst en gång varje kalendervecka under en längre tid.

Statens järnvägar (SJ) har i framställning till kommunikationsdepartementet framhållit att det under senare tid har visat sig att mindre nogräknade trafikutövare genom olika konstlade förfaranden försöker kringgå kravet på linjetrafiktillstånd. Detta sker bl. a. genom att företag med tillstånd till beställningstrafik erbjuder resor varannan vecka eller tre veckoslut av fyra, allt under en längre tid. Vidare förekommer att två eller flera bussföretag går samman om trafik i flera relationer med alternerande vagninsatser så att inget av de enskilda företagen ensamt kommer att trafikera en viss relation med otillåten turtäthet trots att resultatet ändå blir en faktisk linjetrafik. Mot bakgrund härav har SJ hävdats att en ytterligare precisering i fråga om gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik är nödvändig.

SJ förordar en lösning som bl. a. innebär att begreppet beställningstrafik definieras först och att annan trafik – utan hänsyn till regelbundenhetskriteriet – hänförs till linjetrafik.

Svenska busstrafikförbundet har med hänvisning till SJ:s framställning i skrivelse till kommunikationsdepartementet anfört att syftet med framställningen väl synes överensstämma med förbundets uppfattningar. När det gäller definitionsfrågan uttalar förbundet bl. a. att det är angeläget att linjetrafikbegreppet även fortsättningsvis får representera det slag av tra-

fikutövning som kännetecknas av bl. a. regularitet, trafikeringsplikt, taxor etc.

SJ:s och busstrafikförbundets framställningar utgör grunden för promemorian (1976-02-04) Linjetrafikbegreppet m. m. i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) som har utarbetats inom kommunikationsdepartementet. I promemorian utvecklas närmare de problem som är förknippade med de nuvarande begreppsdefinitionerna. Med redovisning av de i SJ:s framställning angivna missförhållandena uttalas att det behövs en ny definition av begreppet linjetrafik. En tänkbar lösning – för att undvika att trafikutövare försöker kringgå bestämmelserna om linjetrafik genom att via konstlade förfaranden eliminera något av de rekvisit som skall vara uppfyllda – anges därvid vara den av SJ föreslagna.

I promemorian framhålls att en definition av den typ som SJ har föreslagit innebär att begreppet linjetrafik får en vid tillämpning. Förutom den mer eller mindre regelbundna trafik som har beskrivits tidigare skulle inom definitionen falla även sådana resor som anordnas för bevistande av olika arrangemang och som i allmänhet inte kan sägas konkurrera med linjetrafiken. Den typ av trafik som här åsyftas är den man vanligen betecknar som turisttrafik. För att undvika att denna från linjetrafik i egentlig bemärkelse så artskilda verksamhet hänförs till linjetrafik bör man enligt promemorian skapa ett särskilt trafikbegrepp.

När det gäller övergångsfrågorna framhålls i promemorian att de föreslagna definitionerna på linje- och beställningstrafik i mycket stor utsträckning motsvarar de nuvarande definitionernas tillämpning i praktiken. Det synes därför inte möta hinder att låta de nya bestämmelserna gälla även tidigare meddelade tillstånd.

Promemorian och framställningarna har remissbehandlats.

Nästan alla remissorgan – rikspolisstyrelsen, SJ, flertalet länsstyrelser, Statsanställdas förbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska landstingsförbundet och Svenska transportarbetareförbundet – har tillstyrkt eller godtagit de i promemorian föreslagna definitionerna och i flera fall har man understrukit vikten av en snar reform. I några fall har dock anförts synpunkter i detaljfrågor. Så har t. ex. SJ och vissa andra remissinstanser framhållit att tillstånd till turisttrafik alltid bör innehålla ett preciserat angivande av det slag av trafik som tillståndet ger rätt att utföra.

SJ – liksom bl. a. Svenska busstrafikförbundet – har hävdat att den i promemorian föreslagna benämningen turisttrafik bör bytas ut mot arrangemangstrafik som lämpligare beteckning. Också Svenska transportarbetareförbundet har vänt sig mot uttrycket turisttrafik.

Länsstyrelsen i Östergötlands län avstyrker införandet av en definition av begreppet turisttrafik med hänvisning bl. a. till de svårigheter som kan uppstå när det gäller att avgöra vad som skall hänföras till denna trafikform. Postverket har intagit en avvaktande hållning till införandet av begreppet turisttrafik under åberopande av att sådan trafik skulle kunna innebära intrång i den etablerade linjetrafiken.

En tveakande hållning till ändrade definitioner har intagits av Svenska kommunförbundet.

Riksåklagaren (RÅ), hovrätten över Skåne och Blekinge och länsstyrelsen i Malmöhus län har avstyrkt förslaget att införa nya definitioner. Enligt RÅ bör linjetrafikbegreppets regelbundenhetsrekvisit bibehållas men förtydligas i författningstexten så att där anges att trafik är att anse som regelbunden i de fall körningarna varje månad eller kvartal överstiger ett visst lämpligt bestämt antal. Även länsstyrelsen i Malmöhus län har förordat en precisering av regelbundenhetsrekvisitet. Hovrätten har förklarat sig inte ha blivit alldeles övertygad om behovet av en total omarbetning av definitionerna. Om en ändring anses böra ske bör enligt hovrätten begreppet linjetrafik definieras positivt.

Jag delar uppfattningen att de definitioner som gäller i fråga om den yrkesmässiga busstrafiken behöver preciseras. Reformen synes angelägen såväl med hänsyn till trafikotövarna och den resande allmänheten som ur allmän synpunkt. Det som hittills främst har vållat problem har varit det krav på regelbundenhet som begreppet linjetrafik inrymmer. I promemorian har dessa problem belysts närmare och de där redovisade bedömningarna av förslagen har biträts av det stora flertalet remissorgan. Vissa av dem, däribland hovrätten över Skåne och Blekinge, har emellertid vänt sig mot att linjetrafikbegreppet inte skulle definieras positivt i författningstexten. Föregående del anser jag det inte vara så väsentligt att man uttryckligen definierar detta begrepp. I tillstånd till linjetrafik anges nämligen regelmässigt tillståndets närmare omfattning. I tillståndet finns intaget uppgifter om linjestreckningar och orter mellan vilka trafiken får bedrivas liksom, i förekommande fall, föreskrifter om upptagning. Man får alltså – till skillnad från vad som gäller i fråga om beställningstrafik – genom precisering i tillståndet klara och entydiga uppgifter om den trafik som kan utföras i det enskilda fallet.

De förslag till nya definitioner som anvisas innebär att man kommer ifrån de gränsdragningsproblem som nu har nämnts samtidigt som man förhindrar att kraven på linjetrafiktillstånd kringgås. De farhågor som har framförts från något håll vid remissbehandlingen om att det föreslagna turisttrafikbegreppet skulle kunna leda till tolkningsproblem delar jag inte. För att säkra att turisttrafiken i de enskilda fallen bedrivs inom ramen för meddelade tillstånd är det nödvändigt att tillståndsmyndigheten – liksom när det gäller tillstånd till linjetrafik – närmare preciserar vad slags trafik som tillståndet berättigar till. Denna möjlighet att från fall till fall ange vad som avses med turisttrafik är i själva verket en av de påtagliga fördelarna med de föreslagna definitionerna. Härigenom undviker man att man för avgränsningen av dessa, ofta svårbestämda, trafikformersom hänförs till turisttrafik behöver lita enbart till en författningsmässig definition, som med nödvändighet måste hållas mera allmän. Gränsdragningen mellan turisttrafik och linjetrafik kommer på det sättet att ske vid tillståndsprovningen då en behovsprövning bör göras med hänsyn till linjetrafikens krav i enlighet med vad jag förordar i det följande.

När det gäller beställningstrafiken däremot är det inte möjligt att i tillståndet göra några närmare preciseringar med hänsyn till att detta slag av trafik tillgodoser så mångskiftande slag av trafikbehov. Detta förhållande gör det nödvändigt att i författningstexten uttryckligen definiera begreppet beställningstrafik. Bakgrunden till det förda resonemanget är synpunkten att vad som för den enskilde trafikutövaren är mest angeläget att få preciserat är den trafikeringsrätt som följer med ett sådant tillstånd som han själva innehar. Detta tillgodoses i fråga om linje- eller turisttrafik genom själva tillståndet och i fråga om beställningstrafik i författningstexten.

Genom ändring av definitionerna på sätt som har föreslagits i promemorian hindrar man att mindre nogräknade trafikutövare kringgår de krav som gäller för bedrivandet av en laglig yrkesmässig trafik. Dessa trafikutövare innebär i dag ofta en säkerhetsrisk, eftersom de i sin trafik inte sällan åsidosätter bl. a. de regler som gäller om arbetstid och vilotid och fordons hastighet. Vidare underlåter de ofta att ha fordonen skattade och försäkrade. Härigenom utsätts de seriöst arbetande företagen för en osund konkurrens samtidigt som konsumenternas intressen av säkra och tillförlitliga transporter motverkas. Det torde också stå klart att man med de föreslagna definitionerna uppnår en större rättstrygghet för trafikutövarna genom att avgränsningen mellan de olika trafikslagen klargörs på ett bättre sätt – i författningen och i de individuella tillståndsbesluten – än vad som sker i dag. Vidare kommer tillståndsmyndigheternas och de övervakande myndigheternas arbete att underlättas.

Mot bakgrund av det nu anförda förordar jag att de förslag till nya definitioner som har lagts fram i promemorian genomförs.

Detta innebär att med beställningstrafik bör avses yrkesmässig trafik för personbefordran i vilken bil och förare tillhandahålls på villkor att beställaren har dispositionsrätten över fordonet och att ersättningen bestäms med hänsyn till bilens utnyttjande och transportens längd och inte för varje passagerare för sig. Som turisttrafik bör betecknas sådan personbefordran med buss som inte är beställningstrafik, om transporten ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet ligger på annat än själva transporten. Till linjetrafik bör hänföras sådan trafik som inte är beställningstrafik eller turisttrafik.

Vad jag nu har sagt innebär också att jag godtar den i promemorian föreslagna benämningen turisttrafik som en lämplig beteckning på det slag av trafik som åsyftas. Till undvikande av missförstånd vill jag peka på att begreppet turisttrafik i vissa internationella vägtransportavtal har en delvis annan innebörd än den som jag nyss har redovisat. Jag anser emellertid inte detta utgöra något hinder mot att använda uttrycket turisttrafik för sådana former av inrikes busstrafik som jag tidigare har nämnt.

Jag instämmer i vad som har anförts i promemorian om den närmare inriktningen av prövningen av ansökningar om turisttrafikstillstånd. För att en viss trafik skall hänföras till turisttrafik skall det vara fråga om ett sam-

manhållet arrangemang, där man – i sådana fall där arrangemangsdelen är förknippad med någon kostnad – inte har möjlighet att exempelvis lösa biljett bara för själva resan. Vidare får arrangemangsdelen inte vara alltför obetydlig. I turisttrafiktillståndet bör tillståndsmyndigheten närmare precisera vad slags trafik tillståndet berättigar till. Detta förutsätter att sökanden i sin ansökan redovisar uppläggningsplaneringen av trafiken. Jag kommer i det följande att utveckla hur turisttrafiken i de enskilda fallen skall kunna preciseras i nu berörda avseende.

Vid prövning av ansökan om tillstånd till turisttrafik får beaktas i vad mån den tilltänkta trafiken kan komma att inkräkta på linjetrafiken. Behovet av turisttrafik torde inte sällan i praktiken kunna tillgodoses inom ramen för linjetrafiken. Så kan ske genom att linjetrafikföretag erbjuder kombinerade researrangemang, som innebär rabatter för den resande allmänheten. För att undvika att turisttrafiken kommer att medföra en icke önskvärd konkurrens gentemot etablerade linjetrafikföretag bör gälla att tillstånd till turisttrafik får meddelas endast om den ifrågasatta trafiken är behövlig och i övrigt lämplig. Vidare bör föreskrivas att om ansökan avser tillstånd till turisttrafik som kan komma att konkurrera med redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, om tillstånd anses böra meddelas och förhållandena inte föranleder till annat, tillståndet lämnas den som redan utövar sådan trafik om han har ansökt om tillstånd till turisttrafik och kan anses lämplig att utöva den. Om det behövs för att undvika sådan konkurrens bör tillståndsmyndigheten också få möjlighet att föreskriva begränsningar eller andra villkor för turisttrafiken.

I ett övergångsskede kan det inte uteslutas att vissa avvägningsskeden kan uppstå. Jag syftar då bl. a. på fall där en trafikutövare har byggt upp en trafik, som är att anse som turisttrafik och som drivs i fasta och ur lämplighetssynpunkt acceptabla former men som i och för sig skulle kunna tillgodoses i form av linjetrafik. I sådana fall där turisttrafikutövaren före den nya lagstiftningens ikraftträdande kan anses ha genom egna insatser skapat underlaget för trafiken synes det skäligen att han meddelas det tillstånd till turisttrafik som behövs för att han skall kunna fortsätta sin verksamhet i den tidigare omfattningen. En förutsättning för detta är självfallet att turisttrafiken inte kan bedömas ha en menlig inverkan på linjetrafik som likaså har etablerats före den nya lagstiftningen.

Vad jag har sagt i det föregående innebär att prövningen av behovet av en sökt turisttrafik bör ha samma inriktning som när det gäller prövningen av ansökan om en viss beställningstrafik. I detta ligger också att man bör beakta den etablerade linjetrafikens berättigade krav på att tillgodogöra sig beställnings- eller turisttrafikuppdragen som ett värdefullt ekonomiskt komplement till linjetrafiken. I bedömningen – liksom när det är fråga om tillstånd till beställningstrafik – skall man emellertid inte strikt formellt se på antalet redan befintliga tillstånd av samma slag. Det är viktigt att man beaktar sådana omständigheter som att en innehavare av tillstånd till såväl

linjetrafik som beställnings- och turisttrafik inte alltid har den fordonskapacitet som krävs för att vid ett visst tillfälle kunna tillgodose ett behov av exempelvis turisttrafik, eftersom fordonsparken helt har tagits i anspråk för linjetrafiken och beställningstrafiken. Vidare kan förhållandena vara sådana att tillstånd visserligen finns som omfattar trafik av det slag som ansökan avser, men att detta tillstånd utnyttjas i mycket liten omfattning för sådan verksamhet.

Jag har tidigare framhållit värdet av att man har möjlighet att genom preciseringar i tillståndet ange ramen för det. Jag vill också understryka vikten av preciseringen när det gäller att skydda linjetrafiken mot olämplig konkurrens. Ju större risken är för att en viss turisttrafik kan komma att konkurrera med linjetrafiken desto väsentligare är det att preciseringen blir uttömmande.

När man talar om turisttrafik kan man urskilja vissa typer av resor som kan hänföras under detta begrepp. En grupp är den trafik som kan betecknas som rundtursresor eller sight-seeingturer. Syftet med dessa resor är att ge människor tillfälle att bese olika platser och byggnader som kan vara av särskilt kulturellt intresse såsom slott, kyrkor, fornminnen, naturminnen etc. Härunder faller också de sedvanliga stadsrundturena. För denna trafik gäller vanligen att det inte skulle vara praktiskt möjligt att ordna den inom ramen för den egentliga linjetrafiken. Härav följer att en trafik av typ rundtursresor regelmässigt inte innebär någon konkurrens gentemot linjetrafiken. Behovet av att precisera trafiken i turisttrafiktillståndet blir i flertalet av dessa fall därför inte så stort. Det blir beroende på hur trafiken läggs upp i det enskilda fallet. Oftast torde preciseringen kunna inskränka sig till att ange resrutten med föreskrift om att upptagning resp. avlämning av passagerare endast får ske på viss bestämd ort eller närmare angiven plats liksom att biljett endast får säljas för hela resan inkluderande visningsdelen i arrangemanget.

En annan huvudgrupp inom turisttrafikområdet är den där busspassagerarna befordras till en plats för att delta i ett visst arrangemang och för att sedan återföras med bussen till utgångspunkten. Som exempel på detta slag av turisttrafik kan nämnas resor till museer, gudstjänster, djurparker etc. När det gäller prövningen av ansökningar om tillstånd att utföra sådana resor kan situationen i vissa fall vara sådan att man inte behöver ställa kraven på det ekonomiska värdet av arrangemanget i förhållande till resan i dess helhet alltför högt. Det kan finnas andra omständigheter som gör att den sökta trafiken inte kommer att innebära konkurrens gentemot den egentliga linjetrafiken. Det kan röra sig om resor som vänder sig till speciella trafikantkategorier exempelvis pensionärer eller handikappade som kan göra anspråk på en högre servicegrad än den som linjetrafiken kan erbjuda. Jag tänker här bl. a. på att dessa trafikantkategorier har större behov av dörr-till-dörrtransporter än andra liksom av bekvämlighet och t. o. m. hjälp vid förflyttning. I sådana fall kan en lämplig precisering vara ett angivande av

vilka kategorier trafiken vänder sig till och hur upphämtning och avlämning skall ske. För att förhindra förfaranden som kan få en menlig inverkan på linjetrafiken kan emellertid också behövas en precisering som innebär att fram- och återresa skall ske i anslutning till tiderna för arrangemanget och att kostnaden för arrangemangsdelen, i den mån någon sådan kostnad över huvud taget finns, ingår som något odelbart i det totala priset. I en del fall kan det vara fråga om resor i relationer där det saknas underlag för linjetrafik i egentlig mening men där behov och underlag finns för resor med ett klart avgränsat syfte. I sådana fall kan preciseringen i tillståndet inriktas på dels den relation i vilken trafiken skall ske, dels det angivna syftet. I andra situationer kan det finnas anledning att tillåta etablering av turisttrafik även i sådana relationer där linjetrafik redan finns. Det kan då gälla t. ex. teaterresor där trafikens tidslägen och den starka inriktningen på själva arrangemanget gör att trafikbehovet inte lämpligen kan tillgodoses genom linjetrafiken.

I sådana fall, där trafiken kan ske inom ramen för befintlig linjetrafik i fråga om såväl tidsläge och relation som servicenivå, torde det inte finnas utrymme för turisttrafik. I anslutning härtill vill jag erinra om de researrangemang med särskilda rabatter som olika linjetrafikföretag kan tillhandahålla.

Många beröringspunkter med den trafik som jag nu har angett har resor som anordnas till olika idrottsevenemang. Behovet av sådana resor kan i många fall tillgodoses inom ramen för redan befintlig linjetrafik. I andra fall kan det emellertid vara naturligare att denna trafik sker inom ramen för turisttrafik med hänsyn till att tidslägen, relationer etc. är sådana att resbehovet inte lämpligen kan tillgodoses genom linjetrafikens försorg. Även här är det viktigt att man preciserar tillståndet genom att meddela föreskrifter om trafikens närmare anknytning till visst eller vissa arrangemang, att biljetter för resa och arrangemang inte skall kunna lösas separat, att arrangemangsdelens värde skall överväga i förhållande till värdet av själva transporten etc. Det kan vara lämpligt att i tillståndet ange exempelvis att det ger rätt att under en viss angiven tidsperiod utföra resor till fotbollsmatcher i vilka ett visst klubbtag deltar.

Utöver de typer av turisttrafik som jag nu har beskrivit finns även fall där busstrafiken spelar en förhållandevis liten roll och ingår som en mindre del av ett större researrangemang. Jag syftar på den trafik i vilken exempelvis den som köpt en charterresa till ett främmande land befordras med buss till hamn eller flygplats för vidare färd med annat transportmedel. Regelmässigt är det fråga om ett transportbehov som utan svårighet kan tillgodoses genom vanlig linjetrafik för vilken det är en självklar uppgift att ombesörja de transporter på väg eller järnväg som allmänheten behöver för att få anknytning till ett annat transportmedel, t. ex. båt eller flyg. Jag vill här hänvisa till riksdagens ställningstaganden år 1972 (prop. 1972:81, TU 13, rskr 232). Undantagsvis kan det dock te sig naturligare att hänföra trafiken till tu-

risttrafik exempelvis med tanke på att det inte finns något annat trafikunderlag än det som skapas av det särskilda researrangemanget. Vidare kan det vara fråga om trafikantkategorier, exempelvis rörelsehindrade, som har berättigade anspråk på en högre servicegrad än vad linjetrafiken kan erbjuda. I de fall det nu är fråga om är det viktigt att turisttrafiktillståndet preciseras med avseende på platser eller områden för upptagning av passagerarna liksom att man i tillståndet klart slår fast bussresans anknypning till researrangemanget i dess helhet.

Genom att precisera turisttrafiktillstånden på det sätt som jag har redovisat bör man i allmänhet kunna åstadkomma en klar avgränsning av den verksamhet som får drivas inom ramen för tillståndet. Som jag har antytt tidigare kan det emellertid uppstå fall där det inte går att göra en så klar och entydig precisering. Man kan också komma i den situationen att lämpligheten av en viss turisttrafik, trots preciseringar, kan vara tveksam med hänsyn till befintlig linjetrafik. I sådana fall bör tillståndsmyndigheten ha möjlighet att meddela ett tillstånd, som tidsbegränsas. Väljer man en lösning med tidsbegränsade turisttrafiktillstånd, kan tillståndsmyndigheten lättare följa upp verksamheten och vidta åtgärder när så behövs. Som exempel på sådana åtgärder kan nämnas ändring av tidigare meddelade villkor eller införande av villkor eller föreskrifter med hänsyn till det sätt på vilket tillståndshavarens trafik utvecklat sig sedan tillståndet meddelades. Likaså har man möjlighet att på enklare sätt, utifrån mera allmänna bedömningar av hur tillståndshavaren drivit trafiken, avgöra om tillståndet bör förlängas. Vid omprövningen skall givetvis också föras in i bilden den utveckling som linjetrafiken har undergått.

Som flera remissorgan har framhållit bör ett alternativ med tidsbegränsade tillstånd utnyttjas med försiktighet och komma till användning mera undantagsvis. Det är angeläget att tiden för sådana begränsade tillstånd hålls kort och normalt inte överstiger ett år.

Liksom i fråga om beställningstrafik bör i tillstånd till turisttrafik anges det högsta antal fordon varmed trafiken får bedrivas och det högsta antal passagerare som får befordras med varje fordon.

Som länsstyrelsen i Jönköpings län har påpekat blir en konsekvens av de föreslagna definitionerna att även anropsstyrd busstrafik och olika former av områdesanknuten kompletterande trafik hänförs till linjetrafik. Länsstyrelsen anser att detta är till fördel. Jag delar denna uppfattning med hänsyn till att trafiken i fråga utgör en utbyggnad av den traditionella linjetrafiken. I fall som de nu angivna kan preciseringen av tillståndet till viss vägsträcka, som komplement till huvudregeln i 12 § YTF, i stället gälla trafik inom visst område. Även i fall som de nu angivna bör preciseringen av tillståndet enligt huvudregeln i 12 § gälla vissa vägar eller vägsträckor inom det område som kommer i fråga.

Som har framgått tidigare skall sådan yrkesmässig trafik för personbefordran, som ingår som ett led i en längre transport, bedömas för sig vid

prövning av frågan om en viss trafik är att hänföra till linjetrafik eller beställningstrafik. Bestämmelsen infördes enligt förslag i 1972 års proposition och har i praktiken tillämpning endast på busstrafik. En ändring av definitionerna på det sätt jag har föreslagit i det föregående innebär att en föreskrift i angivna hänseende inte längre är påkallad.

Införande av begreppet turisttrafik aktualiserar en forumfråga. När det gäller tillstånd till beställningstrafik prövas frågan om tillstånd av länsstyrelsen i det län där stationsorten är belägen. Anledning saknas att göra bestämmelserna om stationsort tillämpliga på turisttrafiken. En tänkbar lösning är att frågan om tillstånd till turisttrafik prövas av länsstyrelsen i det län, där sökanden är kyrkobokförd eller, i fråga om juridisk person, där styrelsen har sitt säte eller förvaltningen drivs. Denna lösning har emellertid den nackdelen att prövningen i många fall kommer att göras av länsstyrelsen i ett län som inte alls berörs av den sökta trafiken, eftersom turisttrafiken ofta inte har utgångspunkt i den ort där trafikutövaren har sitt hemvist. För att möjliggöra en effektiv prövning av trafikens behövlighet och lämplighet förordar jag därför att forumregeln utformas så att fråga om tillstånd till turisttrafik skall prövas av länsstyrelsen i det län där utgångspunkten för resan är belägen, dvs. där passagerare först tas upp. I de fall även annat län berörs skall länsstyrelsen där höras i ärendet innan beslut fattas. Med att annat län berörs avses då självfallet inte det förhållandet att transporten endast passerar genom länet utan främst att passagerare skall tas upp även där.

Vad beträffar övergångsfrågorna delar jag den uppfattning som har framförts i promemorian att de föreslagna definitionerna på linje- och beställningstrafik i stor utsträckning motsvarar de nuvarande definitionernas tillämpning i praktiken. Det torde därför inte möta hinder att låta de nya bestämmelserna tillämpas även på tidigare meddelade tillstånd. Därvid måste dock beaktas att de – relativt få – trafikutövare för vilka situationen ändras bereds skäligt rådrum för ansökan om sådant nytt tillstånd som de kan anse sig behöva. Likaså behövs viss tid för att ansökningar om tillstånd till turisttrafik skall kunna avgöras. Med hänsyn till angelägenheten av att de nya bestämmelserna kan börja tillämpas så snart som möjligt – något som också har understrukits vid remissbehandlingen – bör dock en kort övergångstid eftersträvas.

Vad som har sagts i det föregående har tagit sikte på den yrkesmässiga busstrafiken. De problem som de nuvarande definitionerna av trafikbegreppen vållar har inte gjort sig gällande beträffande lastbils- eller taxitrafiken, där linjetrafikbegreppet har ringa betydelse. De definitioner som i dag finns i 4 § YTF bör därför alltså gälla för lastbils- och taxitrafiken.

Införande av de definitioner som jag här har förordat påkallar ändring i 4, 5, 7, 8, 11, 12 och 15 §§ samt 34 § 1 mom. YTF.

Några remissinstanser har i anslutning till sina yttranden över definitionsförslagen tagit upp frågan om trafikutövarebegreppet. RÅ

har – med hänvisning till högsta domstolens praxis och vissa avgöranden av regeringen i ärenden rörande besvär över beslut i fråga om linjetrafiktillstånd – gjort gällande att innebörden av trafikutövarebegreppet i YTF f. n. är oklar. Det framstår därför enligt RÅ som angeläget att berörda frågor snarast blir föremål för närmare överväganden. SJ har framhållit att det är lämpligt att trafikutövarebegreppet preciseras, om de föreslagna ändringarna i YTF genomförs. SJ uttalar som sin uppfattning att trafikutövarebegreppet principiellt bör förankras i tillhandahållandet av fordon och personal. Liknande synpunkter har framförts av Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska transportarbetareförbundet.

Jag delar uppfattningen att det kan finnas anledning att författningsmässigt närmare precisera innebörden av trafikutövarebegreppet. Jag finner det emellertid inte möjligt att ta upp frågan i detta sammanhang, eftersom en sådan precisering nödvändigtvis måste komma att omfatta alla former av yrkesmässig trafik och inte endast den yrkesmässiga busstrafiken.

Jag vill emellertid något beröra trafikutövarebegreppet och den innebörd det har i dag. När man talar om begreppet trafikutövare har man att skilja mellan vem som i det enskilda fallet skall anses vara trafikutövare och vem som – med hänsyn till de olika i YTF angivna kraven – kan meddelas trafik tillstånd. I de fall som RÅ har åberopat har högsta domstolen haft att ta ställning till den förstnämnda frågan, medan regeringen prövat den senare frågeställningen. I den mån trafikutövarebegreppet har varit aktuellt i besvärssärenden har regeringen gjort samma bedömningar som har kommit till uttryck i högsta domstolens praxis.

I anslutning till det anförda vill jag också kommentera ett problem som länsstyrelsen i Östergötlands län har redovisat rörande tillämpningen av de föreslagna nya definitionerna. Länsstyrelsen anger det fall att en researrangör anlitar ett bussföretag för transport av ett antal personer till ett bestämt resmål. Länsstyrelsen framhåller att denna trafik enligt departementspromemorian är att betrakta som beställningstrafik – och detta oavsett om samme researrangör återkommer vecka efter vecka med resor till samma mål – medan däremot samma resor torde få betraktas som linjetrafik om de i stället arrangeras av bussföretaget.

För att rätt förstå den situation som länsstyrelsen har beskrivit bör man hålla klart att yrkesmässig trafik kan bedrivas i flera led. I det anförda exemplet utgör bussföretagets verksamhet i förhållande till researrangören beställningstrafik medan resebyrån i förhållande till de enskilda resenärerna driver linjetrafik eller möjligen turisttrafik, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. I fall som det beskrivna torde emellertid sambandet mellan parterna ofta vara så intimt att de båda kan anses som trafikutövare i fråga om linjetrafiken.

Som jag tidigare har nämnt är den som anordnar beställningstrafik med buss, dvs. researrangör, befriad från tillståndskrav under bl. a. den förutsättningen att han anlitar trafikutövare som har beställningstrafiktillstånd

och anmäler den tilltänkta trafiken till vederbörande länsstyrelse. Då den trafik, som enligt vad jag har föreslagit i fortsättningen kommer att benämnas turisttrafik, i dag till övervägande delen bedrivs med stöd av tillstånd till beställningstrafik, bör undantaget från tillståndskrav i fråga om researrangörer även omfatta turisttrafiken. Den som anordnar turisttrafik bör således kunna göra detta utan att själv inneha trafik tillstånd under förutsättning att han för sin verksamhet anlitar trafikutövare som har tillstånd till turisttrafik som omfattar det researrangemang som arrangören erbjuder. Jag avser att senare för regeringen lägga fram förslag till ändring i 1958 års kungörelse av denna innebörd.

7.2 Fordonsanmälan

Enligt 25 § 2 mom. YTF får fordon inte användas i yrkesmässig trafik förrän tillståndshavaren hos tillståndsmyndigheten har anmält att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet. Hinder föreligger inte mot att anmäla flera fordon än det antal med vilket trafiken får bedrivas enligt tillståndet.

Enligt förordningen (1975:885) om utmärkning av buss i beställningstrafik skall sådan buss när den används i trafiken vara försedd med ett för bussen avsett yrkestrafikmärke som utvisar att tillstånd har meddelats till trafiken och att bussen har anmälts för användning i trafik enligt tillståndet.

För att hindra förfaranden som innebär att busstrafikutövare använder hela sin anmälda fordonspark i beställningstrafik samtidigt trots att tillståndet endast medger ett begränsat utnyttjande föreslås i promemorian att möjligheterna att anmäla fordon för användning enligt ett meddelat trafik tillstånd begränsas. Enligt promemorian bör bestämmelserna utformas så att rätten att anmäla fordon inskränks till det antal som svarar mot antalet fordon som tillståndet ger rätt att använda i trafiken. Därutöver bör det finnas möjlighet för trafikutövare att sätta in reservfordon vid haveri e. d. För att bibehålla denna möjlighet men ändå undanröja möjligheterna att samtidigt använda flera fordon än tillståndet ger rätt till föreslås i promemorian att sökande av trafik tillstånd – utöver det antal fordon som han avser att använda i rörelsen – skall ange det antal fordon som han anser sig behöva som reservfordon. I sitt beslut skall tillståndsmyndigheten efter prövning av behovet ange – förutom antalet ordinarie fordon – det antal reservfordon som får finnas i rörelsen. För att undvika att reservfordonen används i trafiken annat än då så är påkallat, föreslås att yrkestrafikmärken enligt förordningen om utmärkning av buss i beställningstrafik endast tilldelas trafikutövaren till det antal som svarar mot det antal bussar som samtidigt får användas i trafik enligt tillståndet. I promemorian föreslås vidare att reservfordon, då det används i trafiken, skall vara försett med det märke som har tilldelats den buss som ersätts.

Samtliga remissinstanser har godtagit eller lämnat utan erinran promemorians förslag i dessa delar. Några länsstyrelser liksom Svenska busstra-

fikförbundet ifrågasätter dock om någon begränsning av rätten att anmäla reservfordon behövs med hänsyn till de regler som har föreslagits i fråga om tilldelningen och användningen av yrkestrafikmärke.

Jag delar uppfattningen att den nuvarande ordningen beträffande fordonsanmälan enligt YTF är otillfredsställande. Den försvårar i hög grad möjligheterna att motverka förfaranden som innebär att fler fordon används i trafiken än som är medgivet enligt lämnade tillstånd. Det i promemorian framlagda förslaget om ändring av bestämmelserna om fordonsanmälan synes väl ägnat att rätta till de missförhållanden som har redovisats i promemorian samtidigt som trafikutövarna tillförsäkras möjlighet att sätta in reservfordon då så är påkallat. Mot bakgrund härav vill jag förorda att bestämmelserna om fordonsanmälan i YTF utformas på det sätt som har föreslagits i promemorian. När det gäller rätten att anmäla reservfordon anser jag att de förordade nya reglerna för tilldelning och användning av yrkestrafikmärken medför att någon särskild behovsprövning i fråga om reservfordon inte är påkallad. De nya reglerna torde komma att innebära att antalet fordonsanmälningar begränsas till vad som i de flesta fall får anses vara rimligt med hänsyn till tillståndet och behovet av reservfordon. Anmälan av fler fordon än som omfattas av tillståndet – bortsett från sådana som skall utgöra reservfordon – kommer inte att godtas av länsstyrelsen. Skulle en tillståndshavare till länsstyrelsen anmäla ett anmärkningsvärt stort antal reservfordon kan detta utgöra en indikation på att tillståndshavaren kommer att bedriva en trafik som inte står i överensstämmelse med tillståndet. Det bör i sådana fall ge länsstyrelsen anledning att närmare granska tillståndshavarens verksamhet från laglighetssynpunkt.

Enligt min mening finns det inte skäl att behandla frågan om anmälan av fordon för användning i turisttrafik annorlunda än när det gäller fordon i beställningstrafik, varför bestämmelserna bör omfatta båda dessa trafikformer.

Genomförande av de förslag som jag här har förordat påkallar ändringar i 7 § 1 mom. och 25 § 2 mom. YTF.

Jag avser att senare för regeringen lägga fram förslag till de ändringar i förordningen om utmärkning av buss i beställningstrafik som behövs, om riksdagen bifaller de nu behandlade förslagen.

7.3 Övrigt

Enligt gällande bestämmelser i YTF krävs ett särskilt tillstånd att bedriva beställningstrafik även för den som innehar linjetrafiktillstånd. Enligt promemorian utgör beställningstrafiken ofta ett viktigt komplement till linjetrafiken och det synes därför naturligt att beställningstrafiken i första hand omhändertas av linjetrafikföretagen och att detta kan ske utan att man kräver att företaget skall ha ett särskilt tillstånd till beställningstrafik. Enligt promemorian kan övervägas att utforma bestämmelserna i YTF så att tillstånd till linjetrafik medger rätt att utföra även beställningstrafik och turisttrafik.

Flertalet remissinstanser har uttryckt tveksamhet i fråga om de överväganden som har gjorts i promemorian i denna del. Som skäl härför har bl. a. åberopats risken för att trafikutövare, som får tillstånd att driva linjetrafik även om denna är helt obetydlig, skulle kunna driva beställnings- eller turisttrafik av obegränsad omfattning.

Jag kan dela de farhågor som har framförts av remissinstanserna. Det kan nämnas att tillståndsmyndigheterna vid prövningen av ärenden om beställningstrafik med buss ofta lämnar ansökningarna utan bifall med hänvisning till att beställningstrafiken i första hand bör omhändertas av de linjetrafikföretag som finns inom det område ansökan berör och som under ärendets remissbehandling har förklarat sig ha kapacitet att utföra den ifrågavarande trafiken. Detta är också en praxis som regeringen har följt när besvär har anförts mot länsstyrelsernas beslut. Man kan alltså konstatera att linjetrafikföretagens berättigade intressen i stor utsträckning tillvaratas inom ramen för tillståndsprövningen enligt YTF. Jag förordar inte någon ändring av nuvarande regler.

Enligt 12 § YTF får beställningstrafiktillstånd enligt huvudregeln meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger.

I promemorian hänvisas till trafikpolitiska utredningens betänkande, där förslag läggs fram om slopande av kravet på särskilda skäl i fråga om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran. De argument för ett slopande som utredningen redovisar i sitt betänkande torde enligt promemorian äga giltighet även i fråga om tillstånd att bedriva beställningstrafik med buss.

Samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att slopa kravet på särskilda skäl för att tillstånd skall kunna meddelas juridisk person att bedriva beställningstrafik med buss.

För egen del anser jag att mycket talar för att busstrafikutövare bör fritt få bestämma i vilken form han anser det lämpligast att bedriva sin rörelse. Som har framgått av det tidigare har också trafikpolitiska utredningen, såvitt avser lastbilstrafiken, lagt fram förslag i frågan. Utredningens betänkande är f. n. under beredning i kommunikationsdepartementet. Ett slopande av kravet på särskilda skäl nödvändiggör också att man löser bl. a. frågorna om lämplighetsprövningens inriktning när det gäller tillståndsgivningen i fråga om juridiska personer och ansvaret för trafikutövningen. Dessa frågor är gemensamma för alla slag av yrkesmässig beställningstrafik och måste lösas i ett sammanhang. Jag avser därför att senare ta upp dessa frågor till gemensam behandling.

7.4 Straffsanktionerna

Förseelser mot bestämmelserna i YTF straffas enligt 34 § med böter. Såvitt gäller yrkesmässig lastbilstrafik kan enligt 34 § 5 mom. den som för transportuppdrag anlitar någon som bl. a. saknar trafiktillstånd dömas till böter, om han kände till hindret mot transportens utförande eller inte visar att han har gjort den undersökning, om sådant hinder förelåg, som skäligen kan begäras av honom.

SJ betonar i sin framställning angelägenheten av att sanktionerna mot överträdelse av de bestämmelser som gäller för den yrkesmässiga busstrafiken skärps. SJ anser att man bör överväga att införa sanktionsformen normerade böter för sådana överträdelse. För fall av allvarliga – framför allt systematiskt begångna – överträdelse bör enligt SJ en förverkanderegul kunna införas.

Svenska busstrafikförbundets framställning innehåller en hemställan om att s. k. beställareansvar införas för den som för beställningstrafikuppdrag anlitar trafikutövare som saknar tillstånd.

Endast ett fåtal remissinstanser har behandlat sanktionsfrågan. Statsanställdas förbund har tillstyrkt SJ:s förslag om införande av ett system med normerade böter. Svenska busstrafikförbundet har anfört att sådana förändringar av sanktionsbestämmelserna bör vidtas att respekten för bestämmelsernas efterlevnad kan vidmakthållas. Liknande synpunkter har framförts av Svenska transportarbetareförbundet.

För egen del biträder jag uppfattningen att det är viktigt att de olika bestämmelser som gäller för den yrkesmässiga busstrafiken efterlevs. Detta gäller emellertid generell i fråga om alla former av yrkesmässig trafik. Den översyn av bestämmelserna som kan vara påkallad bör därför göras i ett sammanhang.

Jag vill också framhålla nödvändigheten och vikten av att kontrollen över den yrkesmässiga busstrafiken utövas på ett effektivt sätt. En intensifierad övervakning är nödvändig och detta gäller inte endast polisens insatser utan i kanske än högre grad i fråga om åtgärder från tillståndsmyndigheternas, dvs. länsstyrelsernas, sida. Länsstyrelserna har, som jag har redovisat tidigare, enligt 3 § YTF ett ansvar för trafikens ändamålsenliga ordnande. Här ligger bl. a. att det ankommer på länsstyrelserna att gripa in i fall där trafiken bedrivs i strid mot gällande bestämmelser. Det är viktigt – inte minst från förebyggande synpunkt – att länsstyrelserna i betydligt högre grad än i dag tillämpar bestämmelserna i YTF om varning och återkallelse, när överträdelse kommer till deras kännedom, liksom att man till polisen rapporterar ifrågasatta överträdelse.

8 Ikraftträdande m. m.

I och för sig är det angeläget att den föreslagna reformen träder i kraft så snart som möjligt. Det är emellertid också angeläget att tillräcklig information lämnas och att länsstyrelserna ges tid att förbereda reformen. Det synes därför lämpligt att ikraftträdandet får bestämmas av regeringen, på vilken det även bör få ankomma att meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

Slutligen vill jag erinra om att regeringen, på föredragning av chefen för justitiedepartementet, den 27 januari 1977 har beslutat att genom proposition till riksdagen avge förslag till lag om kungörande av mål och ärenden hos myndighet m. m. (prop. 1976/77:63). Propositionen innehåller även vissa förslag till ändringar i YTF.

9 Hemställan

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

att antaga inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

10 Beslut

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

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 24 februari 1977	10
1 Inledning	10
2 Nuvarande ordning	10
3 Tidigare överväganden i fråga om linjetrafikbegreppet	12
4 Framställningarna	13
5 Promemorian	14
5.1 Begreppsdefinitionerna	14
5.2 Fordonsanmälan	17
5.3 Övrigt	18
6 Remissyttrandena	19
7 Föredraganden	22
7.1 Begreppsdefinitionerna	22
7.2 Fordonsanmälan	33
7.3 Övrigt	34
7.4 Straffsanktionerna	35
8 Ikraftträdande m. m.	36
9 Hemställan	37
10 Beslut	37