

Regeringens proposition

1977/78: 137

om vissa yrkestrafikfrågor m. m.;

beslutad den 16 mars 1978.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i yrkestrafiklagstiftningen. Främst behandlas lastbilstrafiken och uthyrning av motorfordon.

Förslagen innebär sammantaget att konkurrensbegränsande regleringar tas bort och att ett effektivare utnyttjande av transportapparaten främjas. De administrativa rutinerna förenklas, vilket innebär minskad byråkrati för såväl enskilda som myndigheter.

Reglerna om den yrkesmässiga lastbilstrafiken anpassas till gällande trafikpolitiska förutsättningar. I linje härmed föreslås att behovsprövningen i fråga om sådan trafik slopas, liksom bestämmelserna om geografiska begränsningar i rätten att utöva trafiken. Vidare syftar förslagen till en bättre branschstruktur inom åkerinäringen. Kravet på att särskilda skäl skall föreligga för att juridisk person skall kunna meddelas tillstånd att bedriva buss- eller lastbilstrafik slopas. Därigenom öppnas möjlighet för den enskilde att själv välja lämplig företagsform.

Nya, tyngre lastbilar och släpfordon föreslås utrustade med s. k. lastindikatorer. Antalet överträdelser av belastningsbestämmelserna kan härigenom begränsas ytterligare. Genom att "underlast" inte behöver ske, förbättras transportekonomin för enskilda trafikutövare.

Yrkestrafikregistreringen moderniseras för att underlätta tillståndsmyndigheternas arbete och möjliggöra en effektivare uppföljning.

Förslagen i fråga om uthyrning av motorfordon innebär att långtidsuthyrning av bilar, s. k. leasing, undantas från kravet på tillstånd till uthyrningsrörelse. Det trafikrättsliga ansvaret — dvs. ansvaret för bl. a. fordonets skick, skatten och försäkringen — förs över från uthyraren till hyresmannen.

Den övervägande delen av reformerna avses genomförd den 1 januari 1979.

1 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹

dels att 16 och 22 §§, 25 § 3 mom., 31 §, 34 § 4 mom., 36, 37, 40, 43 och 46 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 2 och 5 §§, 7 § 1 och 3 mom., 9 § 1 mom., 11—13 och 15 §§, 17 § 1 och 2 mom., 18 § 1 och 2 mom., 19 § 1 mom., 25 § 2 mom., 26 och 27 §§, 32 § 1—4 och 6 mom., 33 § 4 mom., 34 § 1—3 och 5 mom., 39 §, 44 § 1 och 2 mom. samt 45 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 5 b §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik i denna förordning undantagas:

1) transporter med ambulansbil, som äges eller drives av staten, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt;

2) befordran vid färd med personautomobil till eller från egen arbetsplats av högst fyra passagerare på väg till eller från arbetsplats, därvid med arbetsplats likställes skola eller annan lokal för undervisning;

3) transporter av mjölk, mjölkprodukter och ägg;

4) transporter till förädlingsindustri av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär samt från sådan industri av betmassa, betfor, melass, slamkalk, pulpa, drank och kokt foderpotatis ävensom transporter till slakteri av slaktdjur;

5) transporter av snö och is i samband med snöröjning ävensom transporter, vilka uteslutande avse renhållningen;

6) transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke samt i lantbruket av lantbruksprodukter och förnödigheter för lantbruket, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget ej framföres längre vägsträcka än 15 kilometer;

7) transporter avscende uteslutande bärgning och bogsering av fordon med automobil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

Därest beträffande viss yrkesmässig trafik undantag i särskilt hänseende från denna förordning visas vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av regeringen eller den myndighet, regeringen därtill förordnat.

¹ Senaste lydelse av

16 § 1972: 593, 22 § 3 mom. 1974: 105, 25 § 3 mom. 1967: 324, 31 § 1967: 324, 34 § 4 mom. 1972: 593, 36 § 1972: 437, 37 § 1 mom. 1951: 653, 37 § 2 mom. 1969: 689, 37 § 3 mom. 1972: 593, 37 § 4 mom. 1951: 653, 46 § 1977: 251.

² Senaste lydelse 1977: 251. Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §³

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 godsbefordran, må brukas i yrkesmässig trafik utan särskilt tillstånd.

Trafiktillstånd skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran eller beställningstrafik för godsbefordran, 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 godsbefordran, 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 upp- tagning av passagerare först skall äga rum.

Fråga om tillstånd att bedriva beställningstrafik för godsbefordran prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finnes.

Fråga om tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas i fall som avses i tredje stycket andra punkten av regeringen.

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

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

³ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

I fråga om tillstånd som meddelats av regeringen enligt *sjätte* stycket anses länsstyrelsen i det län där stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

Föreslagen lydelse

I fråga om tillstånd som meddelats av regeringen enligt *sjunde* stycket anses länsstyrelsen i det län där stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

5 b §

Är tillståndshavare aktiebolag, ekonomisk förening, handelsbolag eller kommanditbolag, skall hos tillståndshavaren finnas befattningshavare som vid tillämpningen av denna förordning eller med stöd av den meddelade föreskrifter har ansvaret för trafikutövningen.

Ansvarig enligt första stycket är i fråga om

aktiebolag, verkställande direktören, om sådan finnes,

aktiebolag utan verkställande direktör eller ekonomisk förening, den av styrelseledamöterna som av bolaget eller föreningen har utsetts att bära ansvaret för trafikutövningen,

handelsbolag eller kommanditbolag, envar av bolagsmännen.

Föreligga synnerliga skäl får länsstyrelsen bestämma att annan än den som anges i andra stycket skall ha ansvaret för trafikutövningen.

7 §

1 m o m.⁴ Vid ansökan om trafik tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka den ifrågasatte tillståndshavarens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik, ansöknings 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

1 m o m. Vid ansökan om trafik tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka den ifrågasatte tillståndshavarens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik, ansöknings avser, ävensom, där fråga ej är om *beställningstrafik* för godsbe- fordran eller linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon för person- eller gods- befordran, som äro avsedda att användas i trafiken, med angi-

⁴ Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

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 stycket skall fogas den ytterligare utredning som regeringen bestämmer.

3 m o m. Ansökan om tillstånd till beställningstrafik skall tillika innehålla förslag till stationsort.

Föreslagen lydelse

vande av den största last eller det högsta antal personer, som avses skola med varje automobil eller släpfordon befordras. *Ansökan om tillstånd för aktiebolag, ekonomisk förening, handelsbolag eller kommanditbolag skall innehålla uppgift om den som enligt 5 b § skall ha ansvaret för trafikutövningen.* 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 stycket skall fogas den ytterligare utredning som regeringen bestämmer.

3 m o m. Ansökan om tillstånd till beställningstrafik *för personbefordran* skall tillika innehålla förslag till stationsort.

9 §

1 m o m.⁵ Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, *som det ankommer på länsstyrelse att bevilja*, skall länsstyrelsen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i ortstidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

1 m o m. Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik *för personbefordran* skall länsstyrelsen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i ortstidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

*Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik för godsbe-
fordran skall länsstyrelsen, om det av
särskilda skäl ej är obehövt,
inhämta yttrande från polismyn-
digheten i den ort där sökanden är
kyrkobokförd eller, i fråga om ju-
ridisk person, där företagets led-
ning finnes.*

⁵ Senaste lydelse 1977: 705.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §⁶

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,

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

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

att i beställningstrafik eller turisttrafik 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 maximalast icke överstiger femhundra kilogram, eller att utföra transporter i fall som sägs i 12 § andra stycket.

att utbyta lastautomobil eller släpfordon som användes i linjetrafik för godsbefordran, 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 maximalast icke överstiger femhundra kilogram.

Första stycket äger motsvarande tillämpning i fall, då ansökan gäller tillstånd för kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik att bedriva linjetrafik för viss kortare tid. Vad nu sagts gäller även i fråga om sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt nämnda lag samt trafikföretag som äges av den som utövar huvudmannaskapet.

12 §⁷

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

Tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran eller linjetrafik för godsbefordran må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd

⁶ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 92. Senaste lydelse 1977: 251.

⁷ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 92. Senaste lydelse 1977: 251. Ändringen innebär bl. a. att andra och sjunde styckena upphävs.

Nuvarande lydelse

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 bestäms av regeringen eller myndighet regeringen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafikillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtiliga delägare eller medlemmar visats ha behov av gods-transporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att utslutande 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 returgoods.

Trafikillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet, 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

Föreslagen lydelse

Trafikillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till yrkeskunnande, vandel och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Vid prövning av sökandens lämplighet skall särskilt beaktas om han tidigare har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarligare överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller föreskrift som har meddelats med stöd av den eller av de bestämmelser som gälla om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning, fordons hastighet eller andra från säkerhetssynpunkt väsentliga bestämmelser eller om han i övrigt brus-

Nuvarande lydelse

och befinnes lämplig. Om kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik för personbefordran och gör sannolikt att trafikförsörjningen främjas inom det område som är avsett att trafikeras, om ansökan bifalles, äger kommunalförbundet, aktiebolaget, kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Föreslagen lydelse

tit i allmän laglydning i sådan utsträckning att han kan antagas vara olämplig som trafikutöware. Tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran får meddelas endast den som har körkort med behörigheten C. I fall som avses i 5 b § gälla bestämmelserna i detta stycke om yrkeskunnande och vandel den eller dem som skola ha ansvaret för trafikutövningen. Prövning av ekonomiska förhållanden hos den eller dem som avses i 5 b § skall ske i den utsträckning regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar därom.

Länsstyrelsen får medge undantag från kravet på sådan körkortsbehörighet som avses i andra stycket för den som visar att han har ett motsvarande yrkeskunnande eller om eljest särskilda skäl föreligga. Är sökanden juridisk person får undantag också medges, om det med hänsyn till rörelsens storlek och organisation och vad som i övrigt är känt om rörelsen får anses uppenbart att tillräckligt yrkeskunnande finnes inom denna.

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 kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik för personbefordran och gör sannolikt att trafikförsörjningen

Nuvarande lydelse

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 framgå 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 till linjetrafik för kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv trafik får avse viss kortare tid, om skäl därtill föreligga. Vad nu sagts gäller även i fråga om sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt nämna lag samt trafikföretag som äges av den som utövar huvudmannaskapet.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej

Föreslagen lydelse

främjas inom det område som är avsett att trafikeras, om ansökningen bifalles, äger kommunalförbundet, aktiebolaget, 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. I tillståndshandlingen skall tagas in erinran om att åsidosättande av föreskrift som har meddelats kan föranleda återkallelse av tillståndet. Av tillstånd till yrkesmässig trafik för juridisk person som avses i 5 b § skall framgå vem som har ansvaret för trafikutövningen. I tillståndet skall föreskrivas skyldighet att hos tillståndsmyndigheten anmäla ändrade förhållanden i detta avseende. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil må 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 framgå 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

Nuvarande lydelse

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 trafikkort.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om trafikkort.

Föreslagen lydelse

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.

13 §^s

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort). *I fråga om beställningstrafik för godsbefordran skall tillika angivas ett lokalområde för trafiken. Lokalområdet skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län.*

Det ankommer på transportnämnden att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden.

Då med hänsyn till stationsortens belägenhet samt omständigheterna i övrigt så finnes lämpligt, äger transportnämnden med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikotövare eller viss grupp av trafikotövare.

Ansökan om sådant lokalområde, som i föregående stycke sägs, skall ingivas till den myndighet, som enligt 5 § äger meddela trafiktillstånd.

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik för personbefordran skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort).

^s Senaste lydelse 1967:324. Ändringen innebär bl. a. att andra, tredje och fjärde styckena upphävs.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §⁹

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

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 länsstyrelsen 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.

Avskrift av beslut som regeringen meddelat enligt 5 § sjätte stycket tillställs vederbörande länsstyrelse.

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

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

17 §

1 m o m. Trafiktillstånd, som icke, på sätt i 12 § sägs, begränsats till viss kortare tid, skall, såvitt ej särskilda omständigheter till annat för-
anleda, gälla tills vidare.

I fall som avses i 5 b § skall den myndighet som har meddelat tillståndet göra ny lämplighetsprövning, om utbyte sker av den eller dem som skola ha ansvaret för trafikutövningen.

Ny lämplighetsprövning skall, i enlighet med särskilda bestämmelser, göras även i vissa fall vid utökning av rörelsen.

2 m o m. Har den, som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik, avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen utan särskilt tillstånd för dödsboets eller konkursboets räk-

2 m o m. Avlider tillståndshavare eller försättes han i konkurs, övergår tillståndet på dödsboet eller konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från

⁹ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 705. Ändringen innebär bl. a. att första stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

ning fortsätta under en tid av högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet.

I fall som i första stycket sägs åligger det dödsboet eller konkursboet, om det vill fortsätta rörelsen, att inom två månader från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet hos myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

Föreslagen lydelse

dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall finnas godkänd föreståndare.

Har tillståndshavare avlidit eller försatts i konkurs och vill dödsboet eller konkursboet utnyttja tillståndet, skall skriftlig anmälan om föreståndare göras till den länsstyrelse som har meddelat tillståndet. Anmälan skall göras inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet.

Fråga om godkännande av föreståndare prövas av länsstyrelsen. Därvid äga 12 § andra och tredje styckena motsvarande tillämpning.

Godkännes ej föreståndare, skall länsstyrelsen lämna dödsboet eller konkursboet tillfälle att inom viss tid anmäla annan föreståndare. Godkännes ej heller denne, anses tillståndet ha upphört att gälla tre veckor efter det att beslut i ärendet har vunnit laga kraft.

Göres ej anmälan som avses i andra eller fjärde stycket inom föreskriven tid, anses tillståndet ha upphört att gälla den dag då tiden utgick.

18 §

1 m o m.¹⁰ Tillstånd till yrkesmässig trafik må, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlätas å annan efter medgivande enligt 5 §.

Vid ansökan om tillståndets överförande å annan skall fogas avtal, som kan hava upprättats rörande överlåtelsen. Vid ansökan av kommun enligt 5 § tredje stycket skall fogas den ytterligare utredning som regeringen bestämmer.

Fråga om medgivande till överlåtelse prövas med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten i de avseenden som angivas i 12 § tredje stycket hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt.

1 m o m. Tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran må, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlätas å annan efter medgivande enligt 5 §.

Fråga om medgivande till överlåtelse prövas med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten i de avseenden som angivas i 12 § andra stycket hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasättes, samt omständigheterna i övrigt.

¹⁰ Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

2 m o m. Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, på framställning av dödsboet, såsom villkor för tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att i viss omfattning inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse. I samband med sådan föreskrift äger myndigheten jämväl meddela erforderliga bestämmelser för reglerande av inlösningsplikten.

Föreslagen lydelse

2 m o m. Avlider tillståndshavare, vilken bedrivit yrkesmässig trafik för personbefordran såsom självständigt yrke, må den tillståndsgivande myndigheten, på framställning av dödsboet, såsom villkor för tillstånd, som beviljas annan i stället för den avlidne, föreskriva skyldighet för den nye tillståndshavaren att i viss omfattning inlösa den eller de automobiler, som den avlidne eller dödsboet använt i sin trafikrörelse. I samband med sådan föreskrift äger myndigheten jämväl meddela erforderliga bestämmelser för reglerande av inlösningsplikten.

19 §

1 m o m.¹¹ Trafiktillstånd kan av myndighet, som meddelat tillståndet, återkallas eller för viss tid indragas, om vid utövningen av trafiken förekommit svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller av de särskilda bestämmelser, som gälla i fråga om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet, om tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande eller om han underlåtit att begagna tillståndet. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

1 m o m. Ha i yrkesmässig trafik förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren ej kan anses lämplig att fortsätta verksamheten, skall tillståndet återkallas eller för viss tid indragas.

Vid tillämpning av första stycket skall särskilt beaktas

1) om i samband med trafiken förekommit upprepade eller allvarliga överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller föreskrift som har meddelats med stöd av den eller av de bestämmelser som gälla om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning, fordons hastighet eller andra från säkerhetssynpunkt väsentliga bestämmelser,

2) om tillståndshavaren, i annat avseende än som anges i 1), i väsentlig mån har åsidosatt sina skyldigheter i fråga om trafiken.

Äro missförhållandena ej sådana att det föreligger skäl för återkallelse men finnes anledning antaga att fråga därom kommer att tagas upp till prövning om rättelse ej sker, skall tillståndshavaren tilldelas varning. Sådan varning må ej överklagas.

¹¹ Senaste lydelse 1972: 437.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Finnes vid ny lämplighetsprövning som avses i 17 § 1 mom. andra stycket den eller de som skola ha ansvaret för trafikutövningen olämpliga för uppgiften kan tillståndet återkallas.

Trafiktillstånd som ej utnyttjas skall återkallas eller för viss tid indragas, om ej särskilda skäl tala emot det.

Fråga om återkallelse, indragning för viss tid eller varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet.

25 §

2 m o m.¹² Automobil eller släpfordon må, med de undantag som för-
anledas av stadgandena i 20 §, icke användas i yrkesmässig trafik, förr-
än 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 lämplig-
hetsbesiktning.

Anmälan av fordon som skall användas i beställningstrafik med om-
nibus eller i turisttrafik får ej innefatta 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 trafik tillståndet. 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.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas till den myndighet som meddelat trafik tillståndet. Avser anmälan registrerat fordon skall uppgift lämnas om fordonets registreringsnummer. Är fråga om fordon som icke är registrerat eller icke är eller har varit registrerat annat än i samband med avställning 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.

Utan 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 trafik tillståndet kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande som avses i första stycket.

¹² Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

26 §¹³

Angående särskild beteckning å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, ävensom angående tillhandahållande och återkallande av eller kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken meddelas närmare bestämmelser av regeringen eller den myndighet regeringen förordnar.

Om utmärkning av automobil som användes i yrkesmässig trafik finnas särskilda bestämmelser.

27 §¹⁴

Om trafik kort, som förutsättning för rätt att föra automobil i yrkesmässig trafik, stadgas i körkortskungörelsen (1972:592) och terrängtrafikungörelsen (1972:594).

Om behörighet att föra automobil i yrkesmässig trafik finnas särskilda bestämmelser.

32 §

1 m o m.¹⁵ Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) må ske endast efter vederbörligt tillstånd.

1 m o m. Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) må ske endast efter vederbörligt tillstånd. Med uthyrningsrörelse avses ej yrkesmässig uthyrning för bestämd tid om minst ett år.

Fråga om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finnes.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla. Skyldighet att uppgiva antalet automobiler skall dock ej föreligga i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.

2 m o m.¹⁶ Över ansökan skall länsstyrelsen infor dra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare anges, dock att infor drande av yttranden må inskränkas eller underlåtas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket. Avser ansökan tillstånd till uthyrning av *personauto-*

2 m o m. Över ansökan skall länsstyrelsen infor dra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare anges, dock att infor drande av yttranden må inskränkas eller underlåtas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket. Avser ansökan tillstånd till uthyrning av *omnibus,*

¹³ Senaste lydelse 1977:251.

¹⁴ Senaste lydelse 1974: 105.

¹⁵ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1964: 103.

¹⁶ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1964: 103.

Nuvarande lydelse

mobil eller av lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, skall länsstyrelsen inhämta yttrande från länsstyrelsen i annat län som beröres av uthyrningsrörelsen.

Föreslagen lydelse

skall länsstyrelsen inhämta yttrande från länsstyrelsen i annat län som beröres av uthyrningsrörelsen.

3 m o m.¹⁷ Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

Prövning av rörelsens behövlig-
het skall ej ske, då ansökan avser
tillstånd till uthyrning av person-
automobil eller av lastautomobil,
vars totalvikt ej överstiger 3 500
kilogram.

Prövning av rörelsens behövlig-
het skall ej ske, då ansökan avser
tillstånd till uthyrning av person-
automobil eller lastautomobil.

Vad i 12 § fjärde stycket samt
16 §, 17 § och 18 § 1 mom. är
stadgat skall i tillämpliga delar
gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Vad i 12 § femte stycket samt
17 § och 18 § 1 mom. är stadgat
skall i tillämpliga delar gälla i frå-
ga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen återkallas eller för viss tid indragas. Har tillståndshavaren gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta sig rätta utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Innefattar beslut meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall avskrift av beslutet genom länsstyrelsens försorg sändas till vederbörande polismyndighet.

Beslut om återkallelse eller indragning av tillstånd eller om varning skall genom den beslutande myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

4 m o m.¹⁸ Om lämplighetsbesiktning av terrängfordon, som användes i uthyrningsrörelse, stadgas i terrängtrafikkungörelsen (1972: 594).

Automobil får tagas i bruk i ut-
hyrningsrörelse endast om till-
ståndshavaren till den länsstyrelse,
som meddelat tillstånd till rörel-
sen, skriftligen anmält att fordonet
skall användas i rörelsen enligt
tillståndet. I fråga om terrängfor-
don skall även överlämnas bevis
att fordonet godkänts vid lämplig-
hetsbesiktning.

Omnibus får tagas i bruk i ut-
hyrningsrörelse endast om till-
ståndshavaren till den länsstyrelse,
som meddelat tillstånd till rörel-
sen, skriftligen anmält att fordonet
skall användas i rörelsen enligt
tillståndet. I fråga om terrängfor-
don skall även överlämnas bevis
att fordonet godkänts vid lämplig-
hetsbesiktning.

Avser anmälan registrerat for-
don skall uppgift lämnas om for-
donets registreringsnummer. Är

Avser anmälan registrerat for-
don skall uppgift lämnas om for-
donets registreringsnummer. Är

¹⁷ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 251.

¹⁸ Senaste lydelse 1974: 105.

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

fråga om fordon som icke är registrerat eller icke är eller har varit registrerat annat än i samband med avställning 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.

Länsstyrelsen kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande varom i andra stycket sägs.

6 m o m.¹⁹ *Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig innehava gällande körkort för automobil och, då fråga är om lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, eller omnibus, visar sig hava uppnått 21 års ålder.*

Förhyrd lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, och förhyrd omnibus må icke föras av någon, som icke fyllt 21 år.

Annorstädes än inom stad eller tätbebyggt samhälle må ej heller förhyrd automobil yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlitad person.

6 m o m. *Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker att han har behörighet att föra fordonet.*

33 §

4 m o m.²⁰ *Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behöflig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökningens ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan.*

Tillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person. I samband med meddelande av tillstånd skola angivas de orter, mellan vilka regelbundna transporter må äga rum, samt meddelas de villkor och bestämmelser i övrigt, som prövas nödiga.

Vad i 14 §, 15 § och 23 § 2 mom. är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 16 §, 17 §, 18 § 1 mom., 19 § 1 och 3 mom.

Vad i 14 §, 15 § och 23 § 2 mom. är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 17 §, 18 § 1 mom. samt 19 § 1 och 3 mom. är

¹⁹ Senaste lydelse 1964: 103. Ändringen innebär bl. a. att andra och tredje styckena upphävs.

²⁰ Senaste lydelse 1972: 437.

Nuvarande lydelse

samt 31 § är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

Föreslagen lydelse

föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

34 §

1 m o m.²¹ Bedriver någon linje-, beställnings- eller turisttrafik eller ut-
hyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till
drivande av sådan trafik eller rörelse, varom fråga är,

eller bryter någon mot före-
skrifterna i 21 eller 22 §,
straffes med *dagsböter*.

eller bryter någon mot före-
skrifterna i 21 §,
straffes med *böter*.

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

2 m o m.²² Uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig
trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 23 § 1 mom. åligger honom

eller åsidosätter någon honom
jämligt 31 § eller 32 § 7 mom.
åliggande skyldighet,

eller åsidosätter någon honom
jämligt 32 § 7 mom. åliggande
skyldighet,

eller åsidosättes fastställd turlista utan att möjligheten att iakttaga
densamma kan anses utesluten till följd av förhållande, som vederbö-
rande ej föranlett eller förmått avvärja,

eller fordras vid yrkesmässig trafik betalning i strid mot fastställd
taxa,

eller åsidosätts i övrigt av ve-
derbörande myndighet vid medde-
lande av trafikillstånd eller till-
stånd till bedrivande av uthyr-
ningsrörelse eller transportförmed-
ling eller eljest enligt denna för-
ordning lämnade föreskrifter,

eller åsidosätts i övrigt av ve-
derbörande myndighet vid medde-
lande av trafikillstånd eller till-
stånd till bedrivande av uthyr-
ningsrörelse eller transportförmed-
ling eller eljest enligt denna för-
ordning eller med stöd av den
lämnade föreskrifter,

straffes den felande med *dags-
böter*.

straffes den felande med *böter*.

3 m o m.²³ Brukas automobil
eller släpfordon i yrkesmässig tra-
fik i strid mot 25 § 2 mom. eller 3
mom. första stycket,

3 m o m. Brukas automobil el-
ler släpfordon i yrkesmässig trafik
i strid mot 25 § 2 mom.,

eller brukas i uthyrningsrörelse
automobil i strid mot 32 § 4 mom.
andra stycket,

eller brukas i uthyrningsrörelse
omnibus i strid mot 32 § 4 mom.
andra stycket,

straffes den, som utövar trafi-
ken eller rörelsen, med *dagsböter*.

straffes den, som utövar trafi-
ken eller rörelsen, med *böter*.

²¹ Senaste lydelse 1977: 251.

²² Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1972: 437.

²³ Senaste lydelse 1972: 593.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Ägde förare vetenskap om hindret mot fordonets brukande, vare jämväl han förfallen till ansvar, som nyss sagts.

5 m o m.²⁴ Har beställningstrafik för godsbefordran bedrivits utan tillstånd eller i strid mot 22 § eller föreskrift enligt 5 § andra stycket om maximilast för fordon, dömes den för vars räkning otillåten transport utförts till dagsböter, om han kände till hindret mot transportens utförande eller ej visar att han gjort den undersökning huruvida sådant hinder förelåg, som skäligen kan begäras av honom.

5 m o m. Har beställningstrafik för godsbefordran bedrivits utan tillstånd, dömes den för vars räkning otillåten transport utförts till böter, om han kände till hindret mot transportens utförande eller ej visar att han gjort den undersökning huruvida sådant hinder förelåg, som skäligen kan begäras av honom.

39 §²⁵

Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmåles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmåles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet. *Framställningen skall innehålla uppgift om personnummer eller organisationsnummer.*

44 §

1 m o m.²⁶ Talan mot beslut av länsstyrelse eller transportnämnden enligt denna förordning föres hos regeringen genom besvär.

1 m o m. Talan mot beslut av länsstyrelse enligt denna förordning föres hos regeringen genom besvär.

2 m o m.²⁷ Beslut som avses i 1 mom. skola, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär.

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annor-

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annor-

²⁴ Senaste lydelse 1972: 437.

²⁵ Senaste lydelse 1972: 593.

²⁶ I lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 251.

²⁷ Senaste lydelse 1977: 705.

Nuvarande lydelse

lunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Tiden för anförande av besvär över dylikt beslut *och över beslut om indelning i lokalområden eller om bestämmande av särskilt lokalområde* skall räknas från den dag, då beslutet tillkännagivits genom kungörelse i ortstidning.

Föreslagen lydelse

lunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Tiden för anförande av besvär över dylikt beslut skall räknas från den dag, då beslutet tillkännagivits genom kungörelse i ortstidning.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, vare ej gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

I beslut, som innefattar återkallelse av trafiktillstånd enligt 19 § 2 mom. samt nytt trafiktillstånd, skall angivas viss tidpunkt från vilken återkallelsen och det nya tillståndet skola gälla. Tillståndsmyndigheten får på begäran av part ändra tidigare fastställd tidpunkt.

45 §²⁸

Regeringen får föreskriva eller för visst fall medge undantag från denna förordning. Vid meddelande av undantag får föreskrivas särskilda villkor. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i denna förordning och i fråga om registrering av innehav av tillstånd enligt förordningen.

Regeringen får åt förvaltningsmyndighet överlåta befogenhet som avses i första stycket.

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

²⁸ Förutvarande 45 § upphävd genom 1972: 593.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrivs att 1 och 6 §§ lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

I denna lag förstås med

fordon: varje anordning som är eller varit försedd med hjul, band eller medar och som inrättats för färd på marken på annat sätt än på skenor,

fordonsvrak: fordon som måste anses övergivet enligt bestämmelserna i 2 § 3 och som uppenbarligen har ringa eller intet värde.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller i fråga om fordon som innehas på grund av *avbetalningsköp i stället* innehavaren, trots att äganderätten ej övergått på honom, och i fråga om övergivet fordon den som senast varit ägare.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller i fråga om fordon som innehas på grund av *kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år* innehavaren, och i fråga om övergivet fordon den som senast varit ägare.

6 §¹

När beslut om flyttning meddelats, skall den myndighet som meddelat beslutet underrätta ägaren så snart det kan ske.

När beslut om flyttning meddelats, skall den myndighet som meddelat beslutet underrätta ägaren så snart det kan ske. *I fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år skall även den som har upplåtit nyttjanderätten (uthyraren) underrättas.*

Har fordon ställts upp till förvaring på särskild uppställningsplats och har ägaren ej kunnat anträffas, skall den myndighet som verkställt flyttningen kungöra den i ortstidning eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att göra underrättelse möjlig.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt enligt upplåtelse som har skett före ikraftträdandet. Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

¹ Senaste lydelse 1977: 699.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1972: 435) om överlastavgift skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

Överlastavgift påföres för bil, ägaren, och för släpvagn, ägaren av den bil som släpvagnen drages av.

I fråga om bil som innehas på grund av *avbetalningsköp* anses innehavaren som ägare. Innehas bil med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare av bilen eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

I fråga om bil som innehas på grund av *kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år* anses innehavaren som ägare. Innehas bil i *annat fall* med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare av bilen eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

Brukar någon annans bil utan lov, påföres brukaren överlastavgiften.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt enligt upplåtelse som har skett före ikraftträdandet. Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

¹ Senaste lydelse 1975: 1413.

4 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrivs att 2 § trafikskadelagen (1975: 1410)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här. Försäkringsplikten fullgöres av fordonets ägare. Innehas fordonet av någon som har förvärvat det genom avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll, fullgöres dock försäkringsplikten av denne.

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här. Försäkringsplikten fullgöres av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgöres dock försäkringsplikten av innehavaren.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt enligt upplåtelse som har skett före ikraftträdandet.

¹ Lagen omtryckt 1977: 949.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1978-03-16

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

Föredragande: statsrådet Turesson

Proposition om vissa yrkestrafikfrågor m. m.

1 Inledning

Förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1977: 705) (YTF) trädde i kraft den 1 juli 1941 och ersatte då 1930 års motorfordonsförordning. Lagstiftningen utgjorde resultatet av de trafikutredningar som hade arbetat under 1930-talet och gav uttryck för det trafikpolitiska tänkande som var förhärskande under detta decennium.

Sedan YTF:s tillkomst har ett flertal trafikpolitiska reformer genomförts. Förutom de ändringar i yrkestrafiklagstiftningen som gjordes på grundval av 1953 års trafikutredning, vars arbete resulterade i 1963 års trafikpolitiska beslut, har yrkestrafiklagstiftningen under senare år reviderats i betydelsefulla delar och därvid anpassats efter de ändrade trafikpolitiska förutsättningarna.

Ett viktigt steg för att främja en sund utveckling av den yrkesmässiga trafiken togs sålunda genom riksdagens beslut på grundval av prop. 1972: 81 med förslag till bl. a. ändringar i YTF. Propositionen framlades och antogs av riksdagen under våren 1972 (TU 1972: 13, rskr 1972: 232). I propositionen behandlades bl. a. företagsstrukturen inom lastbilsnäringen och den ekonomiska lämplighetsprövningen i fråga om sökande av tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik.

Riksdagen har vidare antagit de förslag till nya definitioner av de olika busstrafikbegreppen i YTF som regeringen lade fram under våren 1977 (prop. 1976/77: 70, TU 21, rskr 233). De ändringar i YTF som för- anleddes av riksdagens ställningstagande trädde i kraft den 1 januari 1978.

De reformer som har genomförts har inneburit att YTF under årens lopp har blivit föremål för ett stort antal ändringar utan att någon författningsteknisk modernisering har skett. En genomgripande författningsreform har därför framstått som angelägen. Jag anser att en sådan bör göras i samband med att man kan ta ett mera samlat grepp över yrkestrafiklagstiftningen i anslutning till pågående trafikpolitiska överväganden. I avvaktan härpå bör man emellertid fortsätta det successiva reformarbetet av yrkestrafiklagstiftningen. Det finns ett klart behov av ett sådant fortsatt reformarbete.

Jag kommer i det följande att föreslå vissa ändringar i YTF som rör godstrafiken på landsväg. Förslagen — som bl. a. innebär ytterligare anpassning till gällande trafikpolitiska förutsättningar — medför enligt min mening förenklingar i olika avseenden för såväl trafikutövarna som tillståndsmyndigheterna. De förslag som jag sålunda kommer att presentera bygger huvudsakligen på trafikpolitiska utredningens (K 1972: 07)¹ betänkande (SOU 1975: 66) Trafikpolitik — behov och möjligheter.

Jag avser vidare att behandla frågor om uthyrning av motorfordon, främst långtidsuthyrning, s. k. leasing. Utgångspunkten har härvid varit de förslag som den s. k. leasingutredningen (K 1972: 06)² presenterade i betänkandet (Ds K 1975: 11) Bil-Leasing.

De båda betänkanen jag nu har nämnt har remissbehandlats.

2 Nuvarande ordning

2.1 Yrkesmässig lastbilstrafik m. m.

Yrkesmässig trafik är enligt YTF trafik i vilken bil och förare tillhandahålls allmänheten mot ersättning för person- eller godsbefordran (1 §). Från tillämpningen av bestämmelserna i förordningen är undantagna en del transporter (2 §). Detta gäller bl. a. transporter av vissa jordbruks- och skogsprodukter. I 2 § andra stycket finns bemyndigande för regeringen att medge undantag från förordningen för visst slag av trafik om det visas vara påkallat.

¹ Sakkunniga direktören Olle Nelander, ordförande, numera ambassadören Nils-Olov Hasslev, vice ordförande, riksdagsledamoten Fritz Börjesson, förbundsordföranden Hans Ericson, riksdagsledamöterna Carl-Wilhelm Lothigius, John Magnusson och Sven Mellqvist, förbundsordföranden Lars Sandberg, riksdagsledamöterna Hagar Normark och Rolf Sellgren, dåvarande planeringschefen Carl-Johan Åberg samt direktören Sven Östling. Den 15 mars 1973 tillkallades förste ombudsmannen Rune Larson. Förbundsordföranden Lars Sandberg efterträddes den 15 december 1973 av andre förbundsordföranden Lars-Erik Nicklasson.

² Sakkunnig numera justitierådet Boret Palm. Vidare förordnades numera rättschefen Valter Nilsson, numera direktören Erland Strömbäck och kamrarrättsassessorn Leif Lindstam att som experter biträda utredningen.

Det ankommer enligt 3 § YTF på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Den yrkesmässiga trafiken uppdelas enligt 4 § i linjetrafik, beställningstrafik och turisttrafik.

Såvitt avser trafik med person- eller lastbil förstås med linjetrafik yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätten i fråga om bilens utnyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Beställningstrafik är sådan yrkesmässig trafik, som inte är linjetrafik.

Förutsättning för rätten att driva yrkesmässig trafik är enligt 5 § YTF att vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd) har meddelats. I tillstånd, som bl. a. gäller för godsbefordran, skall anges det antal bilar och släpfordon som trafiken får bedrivas med och den största last som får befordras med varje fordon.

Ansökan om trafiktillstånd eller medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd skall göras av den som avser att driva trafik med stöd av tillståndet.

Av följande uppställning framgår vilka myndigheter som svarar för tillståndsgivningen i fråga om lastbilstrafiken.

Trafikslag	Tillståndsmyndighet
Linjetrafik för godsbefordran på vägsträcka inom <i>ett</i> län	Länsstyrelsen i det län där trafiken skall bedrivas
Linjetrafik för godsbefordran på vägsträcka inom <i>flera</i> län eller mellan orter inom skilda län	Länsstyrelsen i det län där längsta delen av vägsträckan är belägen
Beställningstrafik för godsbefordran	Länsstyrelsen i det län inom vilket stationsorten skall förläggas

Bestämmelserna om trafiktillstånd gäller i tillämpliga delar även tillstånd till utökning av trafik för vilken tillstånd tidigare har meddelats (6 §).

Förfarandet i samband med ansökan om trafiktillstånd är ingående reglerat såväl beträffande vilka uppgifter, som skall åtfölja ansökningen, som i fråga om inhämtande av yttranden över ansökningen från myndigheter, trafikföretag m. fl. (7—11 §§).

I 12 § YTF anges villkoren för att trafiktillstånd skall meddelas. Tillstånd får meddelas endast om den ifrågasatta trafiken är behövlig och i övrigt lämplig. Från behovsprövning undantas transporter med lastbil, som har en maximilast av högst 4 000 kilogram. Från behovsprövning undantas också särskilda slag av s. k. kooperativa transporter

och transporter av gods i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje. Vidare har statens trafiksäkerhetsverk (TSV) — efter bemyndigande av regeringen — förordnat om undantag från behovsprövningen för transporter med fordon av visst slag. Undantagen finns angivna i kungörelsen (1968: 530) med tillämpningsföreskrifter till 12 § andra stycket Kungl. Maj:ts förordning den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Undantagen gäller i fråga om transporter med fordon av visst slag, bl. a. sådana som är försedda med täckt karosseri avsett för kyl- eller varmtransporter.

Trafiktillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till erfarenhet, vederhäftighet och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter kan anses lämplig som utövare av yrkesmässig trafik. Beträffande den ekonomiska lämplighetsprövningen av sökande av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran finns bestämmelser i kungörelsen (1972: 444) om lämplighetsprövning enligt förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Enligt kungörelsen skall sökanden ge in utredning bestående av verksamhetsbeskrivning, årsbudget och finansieringsplan för den rörelse som sökanden avser att driva med stöd av tillståndet liksom uppgifter om sökandens ekonomiska förhållanden i övrigt. Utredningen, som skall redovisas på särskild blankett, skall vara granskad av företagareföreningen i länet eller av auktoriserad revisor.

Trafiktillstånd skall ställas på viss fysisk eller juridisk person och innehålla de villkor och bestämmelser som anses behövliga. Enligt huvudregeln får tillstånd till beställningstrafik meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Om förhållandena föranleder till det bör tillståndet begränsas till att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid.

I fråga om beställningstrafik skall enligt 13 § bestämmas stationsort för bil som brukas i trafiken. Av förarbetena till YTF framgår att som stationsort bör anges en geografisk enhet, såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat liknande område. Förutom stationsort skall i fråga om beställningstrafik för godsbefordran anges ett lokalområde för trafiken. Lokalområde skall utgöras av ett län eller sammanhängande delar av ett eller flera län. Det ankommer på transportnämnden att indela riket i lokalområden. Landet är f. n. indelat i 23 sådana områden. I regel utgör länen lokalområden, men i vissa fall har avvikelser härifrån skett. Transportnämnden kan beträffande viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare, med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden, i vissa fall bestämma särskilt lokalområde.

I 15 § finns föreskrifter om skyldighet för vissa myndigheter att underrätta annan myndighet om beslut som har meddelats beträffande

trafiktillstånd och lokalområden.

Hos länsstyrelserna skall enligt 16 § YTF föras förteckningar (yrkes- trafikregister) över trafikutövare och fordon som av tillståndshavare har anmälts enligt 25 § 2 mom. Transportnämnden bestämmer sättet för och omfattningen av registerföringen.

Av 17 § framgår att trafiktillstånd vanligen gäller tills vidare.

Har tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs får rörelsen utan särskilt tillstånd fortsättas under en tid av högst ett år från dödsfallet resp. första borgenärssammanträdet. Som förutsättning för att fortsätta rörelsen gäller att dödsboet eller konkursboet inom två månader från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet till tillståndsmyndigheten skall anmäla person som har antagits som föreståndare för rörelsen. Har sådan anmälan inte gjorts inom föreskriven tid eller prövas den antagne föreståndaren inte vara lämplig och har i senare fallet ny föreståndare inte anmälts inom tid som tillståndsmyndigheten har föreskrivit, anses trafiktillståndet ha upphört den dag tiden för anmälningsskyldigheten har gått ut eller beslut meddelats i frågan.

När tillståndshavare har avlidit eller försatts i konkurs eller när skäl annars föreligger kan enligt 18 § YTF trafiktillstånd överlåtas efter medgivande av den myndighet som har meddelat tillståndet. Vederbörande myndighet prövar bl. a. lämpligheten hos den som vill överta tillståndet.

I 19 § har införts bestämmelser om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd. Sådan åtgärd kan komma i fråga bl. a. om det vid utövandet av trafiken har förekommit svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i YTF eller av de särskilda bestämmelser som gäller i fråga om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet, vid underlåtenhet att begagna tillståndet eller när tillståndshavaren på annat sätt väsentligt har åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antas att han skall låta sig rätta utan sådan åtgärd, kan i stället varning meddelas.

I 22 § YTF finns bestämmelser om vissa geografiska begränsningar för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Bestämmelserna innebär i huvudsak att körningar får utföras mellan orter inom lokalområdet. Dessutom får transport äga rum från ort inom lokalområdet till ort utanför detta eller från ort utanför lokalområdet till ort inom detta. Däremot är en transport mellan två orter, som båda är belägna utom lokalområdet, inte tillåten. Möjlighet finns för länsstyrelse att medge undantag från annars gällande regler, om tillfälligt transportbehov uppstår inom ett visst område.

Innehavare av trafiktillstånd kan enligt 24 § YTF åläggas skyldighet

att ansluta sig till förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att hålla beställningskontor eller handha de gemensamma uppgifter i övrigt som den tillståndsbeviljande myndigheten finner lämpliga för trafikens ordnande.

Enligt 25 § får enligt huvudregeln fordon inte användas i yrkesmässig trafik förrän tillståndshavaren till tillståndsmyndigheten har anmält, att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet.

I yrkesmässig trafik för godsbefordran får inte användas fordon, vars maximilast överstiger den största last som får befordras med fordonet enligt trafikillståndet. Föreligger särskilda skäl får länsstyrelsen efter ansökan medge undantag från denna bestämmelse.

Enligt förordnande av regeringen med stöd av 26 § YTF har transportnämnden utfärdat kungörelsen (1970: 594) om särskild beteckning — trafikbilsskylt — på bil, som användes i beställningstrafik för godsbe-
fordran (ändrad senast 1973: 103).

Enligt 31 § är utövare av yrkesmässig trafik skyldig att föra transporthandlingar och driftstatistik i enlighet med bestämmelser som meddelas av transportnämnden i fråga om transporthandlingar och av statistiska centralbyrån i fråga om driftstatistik. Enligt statistiska centralbyråns kungörelse den 20 december 1971 om upphörande av uppgiftsinsamling för driftstatistik över yrkesmässig trafik har centralbyrån beslutat att tills vidare från och med den 1 januari 1972 upphöra med att infordra uppgifter för driftstatistik från innehavare av tillstånd till beställningstrafik för godsbe-
fordran.

Av intresse i sammanhanget är också lagen (1972: 435) om överlastavgift (ändrad senast 1975: 1413). Överträdelse av de bestämmelser som gäller om fordons eller vägars belastning kan — utöver bötespåföljd enligt vägtrafikkungörelsen (1972: 603, ändrad senast 1978: 25) (VTK) — medföra att en särskild avgift påförs ägaren av det fordon som har påträffats med överlast. Enligt bestämmelserna i lagen utgår överlastavgift om lastbil, buss eller släpvagn, som drages av bil, framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt än som är tillåtet för viss axel eller boggi på fordonet eller för fordonet, fordons-
tåget eller vägen.

2.2 Uthyrning av motorfordon

Bestämmelser om uthyrningsrörelse finns i 32 § YTF. Samma regler gäller för långtidsuthyrning (leasing) och korttidsuthyrning.

I 32 § 1 mom. YTF föreskrivs att yrkesmässig uthyrning av bil utan att förare ställs till förfogande (uthyrningsrörelse) får ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall drivas. Med bil avses enligt 1 och 41 §§ personbil, lastbil och buss samt terrängmotorfordon. Som i § har utformats krävs det tillstånd också för uthyrning

av traktortåg, dvs. traktor med tillkopplat släpfordon. I övrigt krävs det inte särskilt tillstånd för att yrkesmässigt hyra ut släpfordon.

Ansökan skall innehålla uppgift om den ort där rörelsen skall bedrivas. Handlingar som är ägnade att styrka sökandens lämplighet skall bifogas. Dessutom skall uppgift lämnas om antalet fordon som är avsedda att användas i rörelsen. Det gäller dock inte om ansökningen avser personbil eller lastbil vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Fordonstyp och den största last eller det högsta antal personer som avses befordras skall också uppges.

Enligt 32 § 2 mom. YTF skall länsstyrelsen höra vederbörande polismyndighet. Genom tillkännagivande i en på förhand bestämd tidning skall trafikföretag, sammanslutningar och utövare av yrkesmässig trafik och andra inom länet som ärendet kan angå beredas tillfälle att yttra sig. Avser ansökan tillstånd till uthyrning av personbil eller av lastbil vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton får nu beskrivet förfarande inskränkas eller underlåtas helt.

Tillstånd till uthyrningsrörelse får enligt 32 § 3 mom. YTF meddelas endast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig och om sökanden anses skickad att handha den. Prövning av rörelsens behövlighet skall inte ske, när ansökan avser tillstånd till uthyrning av personbil eller av lastbil vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Kan det antas att rörelsen kommer att beröra annat län än det där rörelsen skall bedrivas och kan länsstyrelsen med hänsyn härtill inte tillfredsställande bedöma behovet och lämpligheten av rörelsen, skall länsstyrelsen överlämna ärendet till regeringen för avgörande.

Enligt de förslag till ändringar i bl. a. YTF som regeringen tidigare i år har förelagt riksdagen i prop. 1977/78: 81 skall fråga om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finns. Vidare föreslås bestämmelsen om hänskjutande till regeringen i vissa fall slopad.

Tillstånd till uthyrningsrörelse skall ställas på viss fysisk eller juridisk person och innehålla de villkor och bestämmelser som anses behövas.

Om verkan av tillståndshavarens dödsfall eller konkurs samt om överlåtelse av tillstånd gäller motsvarande bestämmelser som i fråga om yrkesmässig trafik (17 § 2 mom. och 18 § YTF).

Tillstånd till uthyrningsrörelse kan återkallas eller dras in för viss tid. Varning får meddelas i stället för de angivna åtgärderna, om det kan antas att tillståndshavaren låter sig rätta därmed.

I 32 § 4—7 mom. YTF finns olika bestämmelser som reglerar uthyrningsrörelse. Sålunda får bil inte tas i bruk i uthyrningsrörelse förrän tillståndshavaren har gjort viss skriftlig anmälan härom till länsstyrelsen. Vidare får bil i uthyrningsrörelse inte tillhandahållas annan

person som förare än den som styrker att han har gällande körkort för bil och — då det gäller lastbil vars totalvikt överstiger 3,5 ton eller buss — visar sig ha fyllt 21 år. Inte heller får förhyrd lastbil över 3,5 ton eller buss föras av någon som inte har fyllt 21 år, oaktat körkortsåldrarna eljest är 19 resp. 20 år. Vidare finns en regel som anger att utanför stad eller tätbebyggt samhälle får förhyrd bil inte "yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlitad person".

Vägtrafiklagstiftningen, dvs. VTK, fordonskungörelsen (1972: 595, omtryckt 1976: 778) (FK) och bilregisterkungörelsen (1972: 599, omtryckt 1976: 779, ändrad senast 1978: 124) (BRK) m. fl. innehåller inga särbestämmelser beträffande uthyrningsfordon utöver dem som gäller kontrollen av fordonen.

Enligt 75 § första stycket 1 FK skall kontrollbesiktning av bil — dvs. personbil, buss eller lastbil — som används i uthyrningsrörelse ske inom vissa inställelseterminer i princip en gång i halvåret.

För terrängmotorfordon som skall användas i uthyrningsrörelse krävs enligt terrängtrafikkungörelsen (1972: 594, ändrad senast 1977: 876) (TTK) godkännande vid lämplighetsbesiktning. Vidare skall registrerat terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse kontrollbesiktigas senast inom ett år från närmast föregående besiktning.

Vägtrafiklagstiftningen innehåller en rad regler som föreskriver ett primärt *ansvar för fordonets ägare*. Reglerna rör huvudsakligen fordonets beskaffenhet och utrustning, kontrollen av fordonet samt i vissa fall fordonets användning. Innehar någon ett fordon på grund av avbetalningsköp gäller bestämmelserna innehavaren i stället för ägaren. Detta är en i hela vägtrafiklagstiftningen genomgående princip.

Författningarna innehåller också regler som i olika avseenden föreskriver ett *ansvar för brukare* i stället för ägare. Med brukare avses därvid den som brukar ett fordon utan lov eller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

Enligt 2 § trafikskadelagen (1975: 1410, omtryckt 1977: 949, ändrad senast 1978: 120) åvilar trafikförsäkringsplikten fordonets ägare. Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll skall försäkringsplikten dock fullgöras av innehavaren även då äganderätten inte har gått över på honom.

Försäkringsplikten är sanktionerad genom straff och vitesbestämmelser. Fr. o. m. den 1 november 1978 avkriminaliseras underlåtenhet att hålla trafikförsäkring för registrerade motorfordon. I stället kan den försäkringspliktige åläggas att utge s. k. trafikförsäkringsavgift för den tid han har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt. Avgiften tillfaller trafikförsäkringsföreningen. Kontroll av att försäkringsplikten fullgörs utövas bl. a. med hjälp av uppgifter i bilregistret.

Av intresse i sammanhanget är också de bestämmelser som gäller vägtrafikbeskattningen och som i första hand finns i vägtrafikskattelagen (1973: 601, ändrad senast 1977: 60, ändring föreslagen i prop. 1977/78: 94) (VSL) och vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776, ändrad senast 1977: 948) (VSK).

Enligt 1 § VSL utgår vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Fordonsskatt utgår bl. a. för motorfordon och släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och ej är avställt (skattepliktigt fordon).

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig bil som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol och för vissa tyngre släpfordon (kilometerskattepliktigt fordon). Skattskyldig är den som är eller bör vara antecknad som ägare i bilregistret, dvs. den som äger fordonet eller innehar det på grund av avbetalningsköp (2 §).

I princip gäller att fordonet inte får brukas om föreskriven vägtrafikskatt inte har erlagts för de två sista skatteåren. Detta gäller även om fordonet har övergått till annan ägare än den som har underlåtit att betala skatten. Det straffrättsliga ansvaret för brukande i strid härmed åvilar ägaren om denne inte visar att han har gjort vad på honom ankommit för att hindra brukandet. Brukades fordonet utan lov eller av någon som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar annan förare än ägaren har utsett, åvilar ansvaret i stället brukaren.

Uppbörd sker på så sätt att skattekvitto på fordonsskatt resp. kilometerskatt tillställs fordonsägaren mot postförskott. Uppbördens av kilometerskatt grundas på avstämpling i kilometerräknaren. Fordonsägaren skall, innan han första gången tar fordonet i bruk, stämpla av räknaren och skicka stämplingskortet till bilregistret. Avstämpling och uppbörd av kilometerskatt sker därefter i princip fyra gånger om året. Ägaren är skyldig att kontrollera att kilometerräknarapparaturen är i föreskrivet skick. Besiktningen av apparaturen skall äga rum i samband med registreringsbesiktning eller kontrollbesiktning. Vidare kan länsstyrelse förelägga ägaren att inställa fordonet för särskild besiktning av kilometerräknarapparaturen. Inställs inte fordonet till sådan besiktning får det inte brukas.

Jag vill i sammanhanget lämna en kort redovisning för bilregistrets funktion. De uppgifter som finns intagna i registret är av grundläggande betydelse för möjligheterna att kontrollera fordonsbeståndet. För att få denna kontroll effektiv har en rad skyldigheter lagts på fordonsägarna. De gäller såväl registerinnehållet som åtgärder i fråga om skyltar m. m. på fordonen för kontroll på vägarna med hjälp av registret.

Bestämmelserna om ägarens skyldigheter i de angivna avseendena

finns i BRK. Enligt dessa straffas ägaren om registreringspliktigt fordon brukas t. ex. utan att vara registrerat eller när det är avställt. Ägaren är också ansvarig för att fordonets skyltar överensstämmer med gällande föreskrifter. Också brukaren kan bli ansvarig om förutsättningarna för brukaransvar är uppfyllda.

BRK innehåller emellertid också flera straffsanktionerade bestämmelser där brukaren enligt nuvarande regler inte träder i stället för ägaren. Det gäller främst en rad förpliktelser att lämna uppgifter eller sända handlingar m. m. till registret. Det gäller också bl. a. skyldigheten att anbringa kontrollmärke på registreringsskylt.

I registret som sådant är inbyggda en mängd administrativa kontroller som fungerar automatiskt antingen i samband med anmälningar om ändringar i de registrerade uppgifterna eller i samband med periodiska registergenomgångar, t. ex. skattedebitering.

Registreringen sker i ett för landet gemensamt bilregister som förs med hjälp av automatisk databehandling. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter och svarar för beslut i enskilda registreringsfrågor. Länsstyrelserna är utrustade med bildskärmsterminaler med vars hjälp de sköter registerföringen och kan ställa frågor. TSV är central registreringsmyndighet. Av intresse i detta sammanhang är främst rutinerna för skatteuppbörd och uppföljning av kontrollbesiktningen.

Skatteuppbörd sker genom en postförskotts rutin. TSV skriver ut postförskottshandlingarna som består dels av ett postgiroinbetalningskort, dels av skattekvitto och i normalfallet kontrollmärke. Handlingarna som är ställda till fordonets registrerade ägare sänds till resp. postanstalt där ägaren får skattekvittot och kontrollmärket mot att fordonsskatten betalas.

En väsentlig uppgift som bilregistret används för är att övervaka att besiktningssplikten uppfylls. Med hjälp av bilregistret sänder TSV ut en erinran om kontrollbesiktning till fordonsägaren några dagar före besiktningsterminens början. Erinran skall tas med vid inställelsen till besiktningen och används av AB Svensk Bilprovning för återrapportering till bilregistret.

Bilregistersystemets övriga rutiner är i stor utsträckning uppbyggda på samma sätt som de två nyss beskrivna. Anmälningar om ändringar skall normalt göras av fordonsägaren. Vid olika typer av administrativa kontroller och påminnelserutiner sänds brev direkt till fordonsägaren. I nuvarande system går givetvis alla sådana försändelser i fråga om uthyrda fordon till leasingföretaget.

Uppgifterna i bilregistret utgör också grund för fordonsstatistik och används t. ex. för planering, beredskapsändamål och ransoneringssystemets tillämpning.

2.3 Ansvarsbestämmelser m. m.

Straffbestämmelserna i YTF finns i 34 §. Den som driver bl. a. yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse utan att vara berättigad att driva sådan trafik eller rörelse straffas med böter. Motsvarande gäller i fråga om olika slag av överträdelse i samband med utövandet av verksamheten.

Den som för bil, som har förhyrts i uthyrningsrörelse, utan att vara berättigad därtill, kan straffas med böter, liksom den som bl. a. anställer eller brukar sådan person som förare av bil som har förhyrts i uthyrningsrörelse.

Har beställningstrafik för godsbefordran bedrivits utan tillstånd eller i strid mot bestämmelserna om lokalområden eller föreskrift som har meddelats i trafiktillstånd om maximilast för fordon, döms den för vars räkning otillåten transport har utförts till böter, om han kände till hindret mot transportens utförande eller ej visar att han har gjort den undersökning, huruvida sådant hinder förelåg, som skäligen kan begäras av honom.

Enligt 36 § är domstolarna skyldiga att underrätta tillståndsgivande myndighet, om innehavare av tillstånd till bl. a. yrkesmässig trafik eller förare i sådan trafik har dömts till straff för förseelse mot YTF. Undermåttsskyldighet föreligger också om straff har ådömts för förseelse mot de särskilda bestämmelser som gäller i fråga om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet i de fall förseelsen har skett i yrkesmässig trafik.

I 37 § finns bestämmelser om delegering av ägaransvaret för fordon till föraren eller företrädare för vissa juridiska personer. Vidare skall enligt paragrafen grunderna för delegering av ägaransvaret tillämpas även i fråga om sådant ansvar som enligt YTF skall ådömas innehavare av tillstånd till bl. a. yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse.

Länsstyrelse eller polismyndighet, som finner anledning till återkallelse av trafiktillstånd eller andra angivna tillstånd enligt YTF, skall enligt 39 § göra framställning om återkallelse eller indragning på viss tid hos den myndighet som har att besluta i ärendet.

I 41 § YTF behandlas vissa definitionsfrågor och i 43 § finns bestämmelser om förbud för tjänsteman som bereder, föredrager eller beslutar i ärenden enligt YTF att bedriva vissa former av verksamhet. Besvärsmåttsskyldigheter och bestämmelser om verkställbarhet m. m. av vissa angivna beslut enligt YTF finns i 44 §. Slutligen finns i 46 § bemyndigande för regeringen att meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av YTF.

3 Aktuella reformfrågor

3.1 Yrkesmässig lastbilstrafik

3.1.1 Trafikpolitiska utredningens förslag

Jag skall i det följande redovisa trafikpolitiska utredningens förslag avseende den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Utredningen erinrar inledningsvis om de åtgärder — bl. a. en utbyggnad av den ekonomiska lämplighetsprövningen och en skärpning av företagaransvaret i fråga om arbetstids- och belastningsbestämmelserna — som har genomförts i enlighet med riksdagens beslut år 1972. Utredningen anför att syftet med dessa åtgärder liksom de ytterligare åtgärder utredningen har övervägt är att stödja utvecklingen mot en effektivare och rationellare branschstruktur inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken för att därmed främja trafikpolitiskt sunda verksamhetsbetingelser.

I fråga om företagsstrukturen inom åkeribranschen konstaterar utredningen att större företagsenheter erbjuder ökade möjligheter till rationalisering och att väsentliga krav som måste ställas vad avser trafiksäkerhet, arbetarskydd, anställningstrygghet etc. bättre kan tillgodoses inom det större företags ram. Därvid ansluter sig utredningen till den redan i 1972 års beslut uttalade åsikten, att aktiebolaget är en från många synpunkter lämplig företagsform. Det understryks emellertid att enbart företags storlek inte är avgörande vid bedömningen av den lämpliga branschstrukturen. Hänsyn måste enligt utredningen tas till bl. a. transportuppgifternas art. Vidare erinras om den samverkan som sker inom ramen för bl. a. lastbilscentralernas verksamhet och som verkar i rationaliserande riktning.

I enlighet med det nyss anförda finner utredningen, att den nuvarande bestämmelsen i YTF som medger att åkerirörelse får drivas av juridisk person endast om särskilda skäl föreligger utgör en hämmande faktor när det gäller branschstrukturens utveckling. Utredningen föreslår därför att kravet på särskilda skäl för trafik tillstånd till juridisk person slopas.

När det gäller tillståndsprövningen har utredningen funnit det motiverat att överväga om behovsprövningen har någon egentlig funktion att fylla. Utredningen framhåller att det ursprungliga syftet med behovsprövningen har varit att hindra en "skadlig konkurrens". Därmed torde, enligt utredningen, ha avsetts bl. a. att motverka negativa effekter på andra trafikmedel och vägtransportsektorns expansion. Erfarenheterna visar enligt utredningen att behovsprövningen härvidlag är ett bristfälligt styrmedel.

Bestämmelserna om behovsprövning hänger intimt samman med bestämmelserna i YTF om lokalområden. Behovsprövning i fråga om last-

bilstrafik har enligt utredningen hittills skett helt med hänsynstagande till redan förefintliga lastbilar inom lokalområdet. Bestämmelser om behovsprövning och lokalområden ger i och för sig vissa möjligheter till avgränsning av lastbilstrafiken och därmed till en prövning av viss trafiks lämplighet i skilda avscenden. Eftersom lokalområdena i allmänhet är knutna till länen kan man emellertid med hjälp av dessa bestämmelser främst påverka endast den lokala trafiken. Utredningen anför vidare att i den mån trafik tillåts utanför det egna lokalområdet är begränsningarna inte avvägda så som behövs för mera övergripande bedömningar.

Utredningen diskuterar också vilka andra medel samhället kan använda sig av för att tillvarata intresset av att trafiken drivs under former som är godtagbara med hänsyn till trafiksäkerhet, arbetarskydd etc. Utredningen anför därvid att bestämmelserna i YTF om personlig och ekonomisk lämplighetsprövning syftar till att förhindra etablering av företag där den ansvarige saknar personliga och ekonomiska förutsättningar att bedriva en företags- och samhällsekonomiskt sund verksamhet. En effektiv och eventuellt utbyggd personlig lämplighetsprövning i förening med en förbättrad övervakning av den yrkesmässiga trafiken bl. a. genom ett centralt databaserat yrkestrafikregister är enligt utredningen, i motsats till bestämmelser om behovsprövning, fullgoda medel att inom yrkestrafiklagstiftningens ram skydda de intressen som nyss har nämnts.

Utredningen konstaterar vidare att bestämmelser om behovsprövning är av ringa värde från samhällets synpunkt. För de redan etablerade trafikutövarna kan de vara ett medel att skydda sig från konkurrens, vilket också torde innebära att rationaliseringsintresset hämmas avsevärt. Att behålla behovsprövningen av hänsyn till redan etablerade trafikutövare strider emellertid enligt utredningen dels mot de tankar som ligger bakom lagstiftningen mot konkurrensbegränsning, dels mot de trafikpolitiska målsättningar som tar sikte på marknadsmässig rörelsefrihet.

Utredningens överväganden mynnar ut i att behovsprövningen i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken bör slopas. Detsamma gäller i fråga om prövningen av trafikens lämplighet, som i sak torde vara detsamma som behovsprövning.

Såsom nämnts hänger bestämmelserna om behovsprövning intimt samman med bestämmelserna om lokalområde och stationsort. Utredningen anser att lokalområdesbestämmelserna medför negativa konsekvenser för såväl trafikutövarna själva som deras kunder. Som exempel anger utredningen bl. a. att de inskränker möjligheterna för trafikutövarna att ta returfrakter till andra platser än sådana som är belägna inom det egna lokalområdet. Med hänsyn härtill anser utredningen att lokalområdesbestämmelserna bör slopas. Slopas lokal-

områdena finns enligt utredningen inte heller behov av särskild stationsort för fordon som används i beställningstrafik för godsbefordran.

Utredningen tar vidare upp frågan om slopandet av kapacitetsbegränsning i tillstånd och remissförfarandet i anledning av ansökningar om tillstånd till lastbilstrafik. Utredningen konstaterar att såväl uppgifterna i ansökan och trafik tillstånd om fordonstyp, antal fordon och maximilast, som remissförfarandet, har sin grund i den behovs- och lämplighetsprövning av den tilltänkta trafiken som f. n. skall ske enligt YTF. I och med att behovs- och lämplighetsprövningen av trafiken bortfaller saknas enligt utredningen anledning att för detta syfte behålla det nuvarande, komplicerade regelsystemet. Utredningen anser därför att kapacitetsbegränsningen i tillstånden kan slopas. Vidare kommer utredningen fram till att remissförfarandet kan inskränkas till enbart ett hörande av vederbörande polismyndighet. Dennes yttrande anser utredningen vara nödvändigt för prövningen av sökandens personliga lämplighet.

Utredningen anser emellertid att skyldighet att anmäla fordon till yrkestrafikregistret alltjämt bör föreligga. Enligt utredningen finns det påtagliga fördelar med en sådan lösning. Genom anknytningen till fordonsuppgifterna i bilregistret ger detta system även möjlighet att utnyttja uppgifterna om den lastkapacitet som tillståndshavaren använder i rörelsen. Härigenom fås tillräcklig information för att skyldighet att undergå förnyad ekonomisk lämplighetsprövning skall kunna övervakas.

Utredningen behandlar ingående den personliga lämplighetsprövningen. När det gäller den ekonomiska lämplighetsprövningen bedömer utredningen det år 1972 införda utvidgade prövningsförfarandet som ett betydelsefullt led i strävandena att hindra etablering av sådana företag som saknar förutsättningar att driva en sund ekonomisk verksamhet. Genom att tillträde till branschen ges endast dem som uppfyller förutsättningarna för drivande av en verksamhet under sunda konkurrensbetingelser finns goda möjligheter att tillgodose samhällets krav på trafiksäkerhet, arbetarskydd och fullgörandet av de olika förpliktelser som åligger den enskilde. Prövningen av sökandens lämplighet bör därför även fortsättningsvis ske efter de riktlinjer som har angetts i prop. 1972: 81.

Utredningen tar emellertid upp några frågor rörande utformningen av den gällande ordningen och redovisar vissa förslag som syftar till en effektivisering av den ekonomiska lämplighetsprövningen.

Bestämmelserna i kungörelsen om ekonomisk lämplighetsprövning är utformade så att ekonomisk utredning krävs även i de fall då ansökan om tillstånd avser utökning av en redan etablerad rörelse. I betänkandet ifrågasätts emellertid nödvändigheten av att kräva förnyad utredning och prövning vid varje utökning av rörelsen med hänvisning till

att ett sådant krav är förknippat med vissa olägenheter. Det innebär för den enskilde inte obetydliga kostnader och en fördröjning av ärendets handläggning och för tillståndsmyndigheterna en ökad arbetsbelastning. Värdet av en förnyad prövning i anledning av lastökningar torde enligt utredningen i de flesta fall sakna större värde med hänsyn till att det är fråga om mindre ökning av den redan befintliga kapaciteten.

I vissa fall är det emellertid befogat att kräva ekonomisk utredning även vid utökning av rörelsen. Som exempel anges det fall där en trafikutövare, som med stöd av beställningstrafiktillstånd bedriver distributionstrafik med en lätt lastbil, övergår till att bedriva långväga transport med betydligt tyngre fordon.

Enligt utredningen blir det nödvändigt att söka avgränsa de fall i vilka ekonomisk utredning skall krävas vid utökning av rörelse. En sådan avgränsning måste nödvändigtvis göras schablonmässigt. Ekonomisk utredning skulle som regel behöva krävas endast i sådana fall där utökningen innebär att den totala lastkapaciteten ökar med över 50 %. Utredningen framhåller emellertid att en så generell avgränsning inte ger ett helt tillfredsställande resultat i alla lägen.

Utredningen föreslår vissa ändringar av innehållet i den blankett som f. n. används för den ekonomiska utredningen. Bl. a. bör den kompletteras med underskrift och försäkran om riktigheten av lämnade uppgifter. Krav på försäkran bör enligt utredningens mening utgöra en avhållande faktor för den som frestas att lämna oriktiga uppgifter eller göra orealistiska antaganden för att få utredningen att framstå som för honom positiv. Till denna försäkran bör knytas en straffsanktion.

Enligt gällande bestämmelser är endast auktoriserad revisor resp. företagareförening behörig att utföra den ekonomiska granskningen. Utredningen har övervägt frågan om en utvidgning av de kategorier som i dag är behöriga och kommer därvid fram till att även de revisorer som representerar gruppen godkända revisorer bör ges behörighet som granskningsmän.

Utredningen tar också upp den del av den personliga lämplighetsprövningen som avser erfarenhet och vederhäftighet, dvs. de delar av prövningen som rör sökandens yrkeskunnande och personliga vandel.

Utredningen diskuterar frågan om erfarenhetskravets innebörd och redovisar också förslag till en ändrad inriktning av erfarenhetsprövningen. Den framhåller bl. a. att kravet på erfarenhet torde göra sig gällande med betydligt större tyngd i dag än det gjorde vid tiden för kravets införande. Den moderna transportapparaten, nödvändigheten av en genomtänkt trafikplanering, ett effektivt resursutnyttjande etc. ställer således helt andra krav på en trafikutövare i dag än vad som gällde vid tiden för YTF:s tillkomst. Utredningen framhåller

också säkerhetsaspekten och anför att det är helt naturligt att krav på kunskaper i en rad avseenden ställs på föraren. Med hänvisning till vad som gäller i vissa europeiska länder diskuteras om man bör införa någon form av krav på teoretiska kunskaper som en utbyggnad av gällande lämplighetsprövning. Enligt utredningen skulle en sådan utbyggnad vara värdefull.

Utredningen anser sig emellertid inte kunna ansluta sig till tanken att införa en särskild utbildningsform för denna kategori. Man bör så långt möjligt undvika att skapa nya utbildningsformer som kan medföra praktiska och ekonomiska problem. En lösning som kan fogas in i de nuvarande utbildningsformerna bör därför eftersträvas.

Utredningen har tagit fasta på den yrkesförarutbildning som erbjuds i dag och funnit att denna ger teoretiska kunskaper i sådana avseenden som är väsentliga även för åkeriföretagarna. Den nuvarande och framtida yrkesförarutbildningen, vilken bedrivs i gymnasieskolans och arbetsmarknadsstyrelsens regi, innehåller enligt utredningen alla de moment som är viktiga i sammanhanget. Utbildningen syftar till att ge eleverna C-behörighet, dvs. körkort som berättigar dem att framföra tyngre lastfordon i yrkesmässig trafik. Kursplanerna upp tar — förutom ren körundervisning och undervisning om fordons funktion och skötsel — även undervisning i ämnen som tar sikte på elevens verksamhet inom yrkestrafiken. Som exempel på sådana ämnesområden som anges i läroplanen nämner utredningen författningskunskap, däri inbegripet yrkestrafikbestämmelser och bestämmelser om arbetstid och vilotid, arbetsmarknadsfrågor, arbetarskyddsfrågor samt företagspolitiska och ekonomiska frågor. Vidare omfattar undervisningen frågor om transportkostnader, kalkylering, taxesättning, godshantering och transportplanering. Utredningen konstaterar att det i dag finns en utbildningsform som täcker de ämnesområden som får anses viktigast.

Utredningen kommer fram till att en utbyggnad av lämplighetsprövningen så att man av sökanden kräver att han innehar körkort lägst klass xBCxE torde leda till en höjd kunskapsnivå hos åkeriföretagarna både i fråga om teoretiska insikter och när det gäller den praktiska delen av transportverksamheten. Kan sökande som inte har sådant körkort visa att han ändå har ett motsvarande yrkeskunnande bör enligt utredningen undantag från själva körkortskravet kunna medges.

Utredningen har också behandlat den del av prövningen som gäller sökandens vederhäftighet, dvs. den personliga vandel n och har därvid redovisat den praxis som har utvecklats i fråga om bedömningsgrunderna.

Utredningen anför bl. a. att den ordning som genom praxis har utbildats i fråga om vandelsprövningen i stort sett bör gälla även fortsättningsvis. Prövningen bör emellertid få en delvis annan tyngdpunkt

med starkare betoning av säkerhetsaspekterna.

Utredningen anför att bakom vederhäftighetsprovningen självfallet ligger tanken att man med utgångspunkt i sökandens tidigare verksamhet ochandel skall kunna göra en bedömning rörande hans förutsättningar att driva den yrkesmässiga trafiken på lämpligt sätt. I fråga om säkerhetsaspekten betyder detta att en person som tidigare har visat sig ha bristande respekt för sådana säkerhetsinriktade regler som avser hastighet, vägars och fordons belastning, fordons beskaffenhet och utrustning, arbets- och vilotidsbestämmelser kan utgöra en betydande säkerhetsrisk. Detta gäller särskilt som åsidosättande av sådana bestämmelser vid trafikutövningen ofta är förenat med en ekonomisk fördel. Utredningen anför att de exempel på överträdelser som utredningen har nämnt bör beaktas i främsta rummet. Det skulle underlätta en enhetlig rättstillämpning och understryka vikten av provningen, om grunden för denna närmare anges i författningstexten på motsvarande sätt som har skett i fråga om återkallelsegrunderna i 19 § YTF. Preciseringsen skulle kunna utformas så att vid provningen av sökandens vederhäftighet särskilt skall beaktas om han har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarigare överträdelser av bestämmelser om förares arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning, fordons hastighet eller andra från säkerhetsypppunkt väsentliga bestämmelser, om han har fällt till ansvar för olaga yrkesmässig trafik eller om han i övrigt har brutit i allmän laglydnad i sådan utsträckning att han kan antas vara olämplig som trafikutövare.

Ett slopande av kravet att särskilda skäl skall föreligga för att juridiska personer skall kunna meddelas trafik tillstånd kräver enligt utredningen en särskild inriktning av lämplighetsprovningen i fråga om juridiska personer. Lämplighetsprovningen såvitt avser erfarenhet,andel, yrkeskunnande etc. bör få en sådan utformning att man därigenom når den person i företaget som har det närmaste ansvaret för trafikutövningen. Man måste således slå fast på vem lämplighetskraven skall ställas.

Utredningen diskuterar ingående frågan om lämplighetsprovningens inriktning i fråga om olika typer av juridiska personer.

I fråga om *aktiebolag* är bolagets ledningsorgan — verkställande direktören och styrelsen — sista handsansvarigt bl. a. då det gäller att driva företaget så att man inte kommer i konflikt med olika bestämmelser exempelvis i YTF. Det synes därför naturligt att lämplighetsprovningen inriktas på bolagets ledningsorgan, i första hand verkställande direktören där sådan finns och i annat fall styrelseledamot med motsvarande ansvar.

I de fall *bolag med verkställande direktör* söker trafik tillstånd bör som huvudregel gälla att lämplighetsprovningen skall avse denne. Provningen bör motsvara den som sker i fråga om den som söker till-

stånd i eget namn och alltså i första hand gå ut på att utröna huruvida han med hänsyn till vandel och personliga förhållanden i övrigt kan anses lämplig att ha ansvaret för att rörelsen bedrivs på ett riktigt sätt. Prövning av verkställande direktörens ekonomiska förhållanden bör, med hänsyn till de krav på minsta aktiekapital som ställs upp i aktiebolagslagstiftningen, i allmänhet inte vara nödvändig. Om särskilda skäl föranleder det bör emellertid tillståndsmyndigheten ha rätt att pröva även vederbörandes ekonomiska förhållanden. Sådana särskilda skäl kan vara att tillståndsmyndigheten har vetskap om att verkställande direktören i bolaget tidigare har drivit rörelse som har gått i konkurs eller att han häftar i skuld för skatter eller allmänna avgifter. Å andra sidan bör den på vilken lämplighetsprövningen inriktas ha möjlighet att lämna den information om sin person och sina ekonomiska förhållanden som han finner lämpligt, vilket kan vara i hans intresse om bolagets ställning är mindre stark.

Från huvudregeln måste man enligt utredningen emellertid göra undantag. Syftet med prövningen bör vara att man får grund för antagandet att den person som har det närmaste ansvaret för trafikens bedrivande och som har den verkliga kontrollen över verksamheten är lämplig att ta detta ansvar. I stora företag kan verkställande direktören ha begränsade förutsättningar att utöva kontroll över hur transportverksamheten bedrivs. Det bör i sådana fall vara möjligt för bolaget att i ansökan ange den person i företaget som har utsetts att ha det närmaste ansvaret för transportverksamheten. Lämplighetsprövningen skall då avse denne. En ordning som innebär att man frångår huvudregeln måste dock tillämpas restriktivt och bör komma i fråga endast när det framgår klart att verkställande direktörens kontakt med och möjligheter att kontrollera transportverksamheten är ringa. Som exempel nämner utredningen den typ av företag som bedriver yrkesmässig trafik endast som en mindre del av den egentliga verksamheten.

När det gäller *bolag utan verkställande direktör* — ett arrangemang som i vissa fall är tillåtet enligt aktiebolagslagstiftningen — är det enligt utredningen inte möjligt att rent generellt ange vad som bör gälla. Denna typ av bolag torde vara vanlig inom åkeribranschen. Ofta består styrelsen av endast en person eller kan en av styrelseledamöterna ha hela ansvaret för bolagets verksamhet. Vad som har föreslagits om prövning av verkställande direktören i lämplighetshänseende bör gälla denne styrelseledamot. I andra fall kan ansvaret för bolagets verksamhet vara uppdelat på flera personer. Lämplighetsprövningen bör då i första hand inriktas på den som har att svara för transportförsäljningen och utnyttjandet av fordonen i rörelsen. För att uppnå syftet med prövningen måste man kräva att bolag som söker tillstånd redovisar de funktioner som envar av dess företrädare har i rörelsen. Vidare bör krävas att bolaget i ansökan anger någon som ansvarig före-

ståndare. Denne bör då ha de funktioner i bolaget som nyss har nämnts.

Utredningen tar i sammanhanget upp frågan om *återkallelse av tillstånd för juridisk person* och hänvisar till att trafik tillstånd enligt 19 § YTF kan återkallas under vissa förutsättningar. En fysisk person kan genom en rad omständigheter komma i en sådan situation att han vid en ny ansökan om trafik tillstånd inte skulle godtas vid en lämplighetsprövning. De omständigheter som visar att han är olämplig behöver emellertid inte direkt vara hänförliga till sådana som kan föranleda återkallelse enligt 19 §. Motsvarande bör enligt utredningen gälla i fråga om den person — verkställande direktör eller styrelseledamot — på vilken lämplighetsprövningen inriktas vid ansökan om tillstånd. Utredningen anser det därför vara naturligt att ett personskifte utlöser en ny lämplighetsprövning. Denna situation kan närmast liknas vid den prövning som — med avseende på den personliga lämpligheten — sker vid överlåtelse av tillstånd mellan fysiska personer.

Utredningen anser inte att systemet för omprövningen behöver utformas så att den juridiska personens tillstånd förnyas. Ett underkännande av den nye verkställande direktören eller styrelseledamoten kan i stället anges som en återkallelsegrund.

En förutsättning för att en ny prövning skall kunna ske är givetvis att personskiftet kommer till tillståndsmyndighetens kännedom. Uppgiftsskyldighet i detta hänseende bör enligt utredningen åläggas tillståndshavaren. Denna skyldighet bör även omfatta förändringar med avseende på den person som — utan att vara verkställande direktör eller styrelseledamot — har godkänts som närmast ansvarig för trafiken.

Också beträffande kraven på erfarenhet och yrkeskunnande bör enligt utredningen prövningen i fråga om aktiebolag inriktas på verkställande direktör, styrelseledamot och i vissa fall även på sådan person i företaget som har det närmaste ansvaret för transportverksamheten. En lösning som den föreslagna ger i flertalet fall det resultat man vill uppnå, nämligen att den eller de personer som i företaget är ansvariga för trafiken besitter erforderligt yrkeskunnande. Det bör rimligen vara så att det är först i fråga om mycket stora företag som krav på viss körkortsbehörighet blir mindre meningsfullt. I de större företagen är ansvaret för de olika funktionerna uppdelat på ett antal personer med skilda ansvarsområden. Utredningen anser att man bör kunna utgå från att dessa personer — redan på grund av den prövning som företaget måste göra — har det yrkeskunnande och den erfarenhet som behövs för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt. Tillståndsmyndigheten bör därför ges möjlighet att medge undantag från huvudregeln i sådana fall där det med hänsyn till företagets storlek och organisation och vad som i övrigt är känt om

företaget får anses klarlagt att tillräckligt yrkeskunnande finns representerat inom detta.

Prövningen av en *ekonomisk förening* bör — i likhet med vad som föreslagits beträffande aktiebolag utan verkställande direktör — enligt utredningen inriktas på den av styrelseledamöterna som har det närmaste ansvaret för trafikutövningen. Även i fråga om ekonomisk förening bör krävas redovisning av de funktioner envar av föreningens företrädare har liksom uppgift om vem som skall vara ansvarig förestandare.

Utredningen behandlar slutligen den personliga lämplighetsprövningen av *handelsbolag* och *kommanditbolag*. Var och en av bolagsmännen i ett handelsbolag är berättigad att vidta förvaltningsåtgärd och kan därför sägas utgöra bolagsorgan. Med hänsyn härtill är det enligt utredningen motiverat att kriterierna för lämplighetsprövningen genomgående tillämpas på samtliga bolagsmän.

Utredningen tar också upp frågan om behovet av att utse en ansvarig föreståndare i handelsbolagsfallen. Övervägandena utmynnar i att behov av sådan föreståndare inte kan anses föreligga, eftersom samtliga bolagsmän har lika ansvar för bolagets förvaltning och skötsel. Detta innebär enligt utredningen att man måste kräva att bolaget lämnar uppgifter för det fall att ny bolagsman tillkommer. Sådan uppgift skall då utlösa lämplighetsprövning av den nye bolagsmannen.

I fråga om kommanditbolag leder övervägandena till att det saknas anledning att göra någon åtskillnad i prövningshänseende mellan det renodlade handelsbolagsfallet och fallet med kommanditbolag. Utredningens förslag innebär därför att även kommanditdelägare skall bli föremål för lämplighetsprövning liksom att uppgiftsskyldighet bör gälla vid förändringar i bolagets sammansättning.

Utredningen behandlar också vissa frågor som rör *laglydningen* och *övervakningen* i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Vad gäller efterlevnaden av *belastningsbestämmelserna* har utredningen studerat tillämpningen av lagen (1972: 435) om överlastavgift. Därvid har konstaterats att lagen haft en god effekt i vad avser syftet att nedbringa antalet överskridanden av bestämmelserna.

Utredningen har övervägt om även traktorer bör omfattas av lagen med hänsyn till den eventuella risken för en överströmning av transporter från lastbil till traktortåg. Utredningen har därför tagit upp denna fråga med rikspolisstyrelsen. Från styrelsens sida har upplysts att man inte har förmärkt några tendenser till överströmning av det slag som nyss nämnts. Utredningen finner därför inte anledning att förorda att även traktorekipagen skall omfattas av lagen om överlastavgift.

Utredningen har vidare övervägt frågan om införande av ett strikt ägaransvar för överskridande av belastningsbestämmelserna. Övervägandena mynnar ut i ett avvisande av sådant ansvar.

I anslutning till sina överväganden rörande lagen om överlastavgift och belastningsbestämmelsernas efterlevnad tar utredningen också upp frågan om lastindikatorer på tyngre fordon. Utredningen redovisar resultatet av det uppdrag som regeringen år 1972 lämnade statens vägverk att utreda frågan om utveckling och förbättring av olika metoder för bestämning av vikten av lastbilar och släpvagnars last.

Utredningen diskuterar vidare — mot bakgrund av vägverkets erfarenheter och utvecklingen av och tillgången på lastindikatorer vid tidpunkten för utredningens undersökningar — införandet av ett obligatorium med lastindikatorer.

Utredningen ställer sig positiv till lastindikatorn som ett hjälpmedel att bedöma lastvikten. En väsentlig faktor anges vara att fordonsföraren har lättare att undvika överlast om fordonet är försett med lastindikator. Större betydelse tillmäter emellertid utredningen det förhållandet att tillgången till lastindikator gör det möjligt att undvika sådana underlaster som annars många gånger är nödvändiga på grund av osäkerheten i lastviktsbestämningar som bygger på volymbedömningar o. d. Detta senare förhållande är av väsentlig betydelse såväl för den enskilde fordonsägaren från driftsekonomisk synpunkt som för det allmänna med hänsyn till önskemål om en effektiv och rationellt utnyttjad transportapparat. Utredningen anser däremot att ett lastindicatorsystem inte kan ersätta de vågar som måste användas för beräkning av överlast vid påföring av överlastavgift eller prövning av åtal.

Utredningen bedömer det angeläget att överväga förutsättningarna för lagstiftning om användning av lastindikator. En lagstiftning förutsätter att tillräckligt antal lastindikatorer finns tillgängliga och kan monteras inom föreskriven tid liksom att den ökade efterfrågan inte medför omotiverade prisökningar. Det förhållandet att kanske endast ett fabrikat kommer att finnas på marknaden under ett inledningskede — möjligen under ett par år — erbjuder enligt utredningen vissa problem som måste lösas innan en lagstiftning är möjlig.

Utredningen anför att det självfallet är möjligt för statsmakterna att — med hänvisning till de nu beskrivna problemen — uppskjuta lagstiftningsfrågan. De hittillsvarande erfarenheterna tyder emellertid på att en lösning av problemen — utan särskilda åtgärder från statsmakternas sida — kommer att ta en avsevärd tid. En sådan utveckling vore enligt utredningen olycklig med hänsyn till de stora vinster som ett mera allmänt bruk av lastindikatorer på tyngre fordon synes medföra. Utredningen förordar emellertid inte en statlig satsning i själva utvecklings- eller produktionsverksamheten. Den lösning som bör övervägas är att en kontakt tas med tillverkare/generalagent för att undersöka om vederbörande kan garantera mätnoggrannhet, tillförlitlighet, service och prisutveckling samt tillräcklig tillgång på lastindikatorer.

Möjligheterna bör provas att nå fram till ett bindande avtal rörande angivna förhållanden. Genom ett sådant avtal skulle tillverkaren få underlag för det ytterligare utvecklingsarbete som kan behövas och för utbyggnad av servicenät. För statsmakterna erbjuder avtalet en grund för lagstiftning. En lösning som den beskrivna är inte något principiellt nytt utan motsvarar delvis vad som har föregått kilometer-skattereformerna.

Utredningen har inte ansett sig böra gå in på frågan om hur en lagstiftning skall utformas i detalj men framhåller att ett obligatorium — för att frågans lösning inte skall försvåras — inledningsvis bör omfatta endast tyngre fordon, förslagsvis treaxliga lastbilar och tvåaxliga släpvagnar.

Utredningen behandlar vidare olika frågor som hänger samman med övervakningen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Utredningen konstaterar inledningsvis att i länsstyrelsernas ansvar för den yrkesmässiga trafiken ligger en skyldighet att följa upp hur tillståndshavarna sköter sin verksamhet med avseende på efterlevnaden av gällande bestämmelser och att vidta åtgärder i de fall där det är påkallat. Utredningen anser att förhållandena när det gäller tillståndsmyndigheternas övervakande funktion är bristfälliga. En orsak härtill torde vara att yrkestrafikregistren i sin nuvarande utformning inte är till någon större hjälp när det gäller övervakningen.

En grundläggande förutsättning för att länsstyrelserna skall kunna ingripa mot trafikutövare som inte följer gällande bestämmelser är enligt utredningen att begångna förseelser kommer till yrkestrafikenheternas kännedom. Rapporteringen av domar till yrkestrafikenheten bör kunna förbättras genom att i domen lämnas uppgifter motsvarande dem som skall anges i polisens primärrapport så att det av handlingarna klart framgår att förseelsen har begåtts i yrkesmässig trafik och vem som är tillståndshavare. Den enhet som på länsstyrelsen tar emot domarna skulle på så sätt lättare kunna sortera ut dem som skall gå vidare till yrkestrafikenheten. En sådan komplettering av domarna bör enligt utredningen kunna uppnås genom anvisningar från domstolsverket.

Utredningen bedömer ett kraftfullt agerande från länsstyrelsernas sida som en väsentlig faktor när det gäller tillsynen av yrkestrafiken. Viktigt är emellertid också att åtgärder sätts in på ett tidigt stadium och helst innan misskötsamheten har gått så långt att det kan finnas anledning att återkalla tillståndet. Angivandet i 19 § 1 mom. andra punkten YTF av förutsättningarna för varning torde emellertid innebära att varning kan meddelas först då återkallelseanledning föreligger. Detta är enligt utredningen en brist. Förutsättning-

arna för varning borde enligt utredningen i stället formuleras så att varning skall meddelas då det i den yrkesmässiga trafiken förekommit sådana missförhållanden att fråga om återkallelse kan tas upp till prövning om rättelse ej sker.

Utredningen berör i detta sammanhang också frågan om vilken länsstyrelse som skall utöva tillsynen över tillståndshavares trafik. Förslagen om upphävande av bestämmelserna om lokalområden och stationsort innebär att en viss trafikutövares trafik inte längre kommer att vara lokalt begränsad. Enligt utredningen bör fråga om trafiktillstånd för yrkesmässig lastbilstrafik prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där styrelsen har sitt säte. Denna länsstyrelse skulle sedan även fortsättningsvis svara för tillståndsmyndighetens uppgifter i fråga om det meddelade trafiktillståndet.

Utredningen lämnar vidare en redovisning av hur polisens övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken fungerar. Därvid framhålls de svårigheter som polisen har i dag när det gäller att snabbt få fram uppgifter om tillståndshavarna och de särskilda villkor som kan vara förknippade med tillstånden. Utredningen finner det angeläget att åtgärder vidtas för att underlätta polisens kontroll av de bestämmelser som gäller för yrkestrafiken. Redan ett genomförande av förslagen om slopande av lokalområdes- och kapacitetsbegränsningarna skulle medföra högst påtagliga lättnader, eftersom dessa förhållanden torde höra till dem som det är svårast att kontrollera.

En grundförutsättning för en effektivare övervakning är att uppgifter om trafiktillstånd finns lättillgängliga i ett modernt och aktuellt register. Uppgifterna ur detta register skall för den kontrollerande polismannen kunna vara lika lätta att ta fram som de uppgifter om fordon som finns i det centrala bilregistret. Uppbyggnaden av ett sådant register tar emellertid en viss tid. Möjligheterna att få alla relevanta uppgifter lagrade med direkt access har utredningen inte kunnat överblicka. I viss mån är de beroende på hur de frågor som rör tillståndsgivning och lämplighetsprövning löses. Med hänsyn härtill bör enligt utredningen med det snaraste införas bestämmelser om skyldighet att under färd medföra tillståndshandlingar. Sedan det centrala registret har byggts upp och varit i drift en tid bör övervägas om skyldigheten kan slopas.

Att fordon i yrkesmässig trafik utmärks med särskilda beteckningsmärken anser utredningen vara av vikt inte endast från de övervakande myndigheternas synpunkt utan också från transportköparens synpunkt med tanke på transportköparansvaret och den undersökningsplikt som åligger transportköparen i fråga om tillståndsinnehav. Även bestämmelser om fordonens utmärkning bör straffsanktioneras.

Utredningen tar slutligen upp frågan om inrättande av ett centralt yrkestrafikregister.

Utredningen anför att en av orsakerna till de brister som f. n. finns när det gäller övervakningen av den yrkesmässiga trafiken är de bristfälliga yrkestrafikregistren. Dessa är i sin nuvarande utformning ofullständiga, otidsenliga och personalkrävande. På grund av bl. a. svårigheterna att få fram de uppgifter ur registren som behövs för olika kontrollåtgärder är de enligt utredningen inte till någon större hjälp vid övervakningen.

Utredningen framhåller att behovet av ett lättillgängligt och fullständigt yrkestrafikregister föreligger inte endast vad beträffar polisens och tillståndsmyndigheternas övervaknings- och kontrollfunktioner. Även transportköparna har — med tanke på transportköparansvaret — ett behov av att lätt kunna kontrollera att den man anlitar för transportuppdrag har det tillstånd som krävs. Vidare behövs ett tillförlitligt register för beredningsplanering och för statistiska ändamål.

Mot denna bakgrund anser utredningen det högst angeläget att man vidtar en genomgripande reformering av yrkestrafikregistren.

Med tanke bl. a. på att lättillgänglighet är ett krav som man bör ställa på ett modernt yrkestrafikregister är det naturligt att registret utformas som ett centralt register och att databehandling tillämpas så långt det är möjligt. Utredningen anför att man redan nu i centrala bilregistret (CBR) har tagit in uppgifter om fordon som används i yrkesmässig trafik. Det ligger därför närmast till hands att det centrala yrkestrafikregistret läggs upp med anknytning främst till CBR.

Utredningen anför vidare att CBR och det centrala körkortsgregistret (CKR) är uppbyggda så att de svarar mot de krav som bör ställas på ett modernt yrkestrafikregister. Systemen består av centrala register som är åtkomliga med hjälp av terminaler från alla länsstyrelser och från polisen. En omständighet som enligt utredningen gör att man bör knyta an yrkestrafikregistren till CBR är att uppgifterna om tillståndshavarna och fordonen redan finns i bilregistret och hålls aktuella genom olika åtgärder. Det medför således inget merarbete eller dubbelslagning av data att lagra yrkestrafikuppgifter i anslutning till bilregistret. Den tekniska uppbyggnaden av CBR är dessutom sådan att det är enkelt att ansluta ytterligare register och samtidigt utnyttja redan befintliga data. Utredningen anser därför att en mängd fördelar är förenade med att utnyttja CBR-systemet för ett centralt yrkestrafikregister med regional registerföring.

De flesta av de uppgifter som i dag och även framgent skall tas in i yrkestrafikregistren lämpar sig väl för lagring i ett centralt databaserat register. I ett sådant register bör utan vidare kunna tas in person- eller företagsuppgifter samt uppgifter om typ av tillstånd, tillståndsgivande myndighet och fordon som används enligt tillståndet.

Vissa av de uppgifter som behövs i ett yrkestrafikregister är emellertid enligt utredningen på grund av sin komplexa natur mindre lämpade

för datamaskinell registrering. Som exempel på sådana uppgifter, som huvudsakligen rör busslinjetrafiken, nämner utredningen uppgifter om hållplatser, linjesträckning, taxa, turlista och föreskrifter om upptagningsförbud.

Utredningen anför att det skulle vara en fördel om uppgifterna kunde lagras på ett sådant sätt att de lätt kunde tas fram i samband med en kontroll. Utredningen kommer emellertid fram till att uppgifter om linjesträckning etc. av datatekniska skäl inte är möjliga att lagra på det sätt som kan ske i fråga om andra uppgifter rörande trafikillstånd. De uppgifter det här är fråga om torde därför även fortsättningsvis få behandlas manuellt.

Utredningen framhåller vikten av att registreringen av sådana förseelser som kan påverka tillståndsinnehavet fungerar tillfredsställande. När det gäller uppbyggnaden av belastningsdelen i ett reformerat yrkestrafikregister hade det varit till fördel om CKR-systemet hade kunnat utnyttjas, eftersom det på registerbladen finns en fullständig dokumentation rörande de flesta relevanta förseelserna. Eftersom anknytningen till körkortsinnehavet emellertid inte alltid förekommer då det är fråga om sådana förseelser som kan påverka ett tillståndsinnehav torde man för yrkestrafikregistrets del i stället få utnyttja de domar, beslut etc. som enligt nuvarande bestämmelser översänds till länsstyrelserna rörande tillståndshavare. Dessa dokument kan användas för uppbyggnad av ett manuellt belastningsregister på länsstyrelsernas yrkestrafikenheter vid sidan om den centrala registreringen. Handlingarna bör enligt utredningen kunna samlas och förvaras på ett enkelt sätt genom insortering i ett mapp- eller pärmsystem. Eventuellt kan på de större länsstyrelserna ett enkelt kortsystem vara ändamålsenligt. Detta skulle då kunna användas för att ge en referens till de domar, straffförelägganden och förelägganden om ordningsbot som är aktuella för en viss tillståndshavare. Domarna etc. kan arkiveras i tidsföljd varigenom gallring blir lätt att utföra. Utredningen anser att en kort rehabiliteringstid bör tillämpas, förslagsvis två år. Därigenom kommer omfattningen av arkiverade uppgifter att hållas nere och föråldrade uppgifter kommer inte att påverka bedömningen av yrkestrafikärenden.

Det manuella belastningsregistret bör sekretessbeläggas på samma sätt som gäller för motsvarande uppgifter i körkortsregistret.

Enligt utredningen bör det föreslagna systemet för tillståndsgivning och registerföring medföra en minskad arbetsbelastning för länsstyrelserna.

För det centrala registret innebär den föreslagna registreringen en viss utökning av registeruppgifterna i förhållande till vad som gäller i nuläget. Undersökningar har visat att kostnaderna för att förändra registersystemet i enlighet med vad som har föreslagits inte är av större omfattning. En viss kostnad av investeringskaraktär kommer dock att

uppstå dels för system- och programmeringsarbete, dels för det ökade registerutrymme som krävs. Driftskostnaderna beräknas bli av ungefär samma storleksordning som f. n.

Utredningen har inte ansett sig böra gå in i detaljer i fråga om överförandet av de nuvarande yrkestrafikregistren till ett centralt register eller i fråga om tidpunkten då det nya registret skall börja tillämpas. Frågor av detta slag bör enligt utredningen bättre kunna övervägas av registeravdelningen inom TSV som lämpligen torde få ett ansvar för ett register av den art utredningen föreslagit.

3.1.2 Remissyttranden

Yttranden över utredningens förslag rörande den yrkesmässiga lastbilstrafiken har avgetts av riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen, statens vägverk, TSV, transportnämnden, statskontoret, riksrevisionsverket, näringsfrihetsombudsmannen (NO), statens pris- och kartellnämnd (SPK), arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, skogsstyrelsen, trafiksäkerhetsutredningen (K 1973: 07), AB Svensk Bilprovning, AB Godstrafik & Bilspedition (GBS), AB Stathmos, AB Svenska Godscentraler (ASG), Centralorganisationen SACO/SR, Föreningen Sveriges polismästare (numera Föreningen Sveriges polischefer), Föreningen Sveriges länspolischefer, Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, Lantbrukarnas riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Näringslivets trafikdelegation, Statsanställdas förbund (SF), Svenska busstrafikförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Tjänstemännens centralorganisation (TCO). Åtskilliga remissinstanser har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar.

Utredningens förslag har mottagits positivt av det övervägande antalet remissinstanser. Till dessa hör bl. a. *RÅ*, *rikspolisstyrelsen*, *TSV*, *transportnämnden*, *länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings och Kopparbergs län* samt *SF*. *SPK* framhåller att förslagen är väl ägnade att underlätta ett rationellt bedrivande av godstrafiken på vägarna, vilket på sikt bör verka återhållande på taxeutvecklingen inom åkeribranschen. Nämnden anser att utredningen har åstadkommit en rimlig balans mellan å ena sidan trafiksäkerhetsmässiga och arbetsmiljömässiga hänsyn och å andra sidan önskemålen om en ökad konkurrens inom åkerinäringen. *Riksrevisionsverket* framhåller att utredningens förslag bidrar till en sundare konkurrens mellan godstransportföretag över huvud taget. *NO* är av samma uppfattning och pekar dessutom på de avsevärda förändringar i handläggningen av yrkestrafikärenden som ligger i utred-

ningens förslag. *NTF* finner förslagen vara väl avvägda och anser att de krav som man kan ställa från trafiksäkerhetssynpunkt synes väl beaktade. Liknande synpunkter framförs av *TCO* som också framhåller att förslagen bör gynna en företagsstruktur som bidrar till ökad trafiksäkerhet och anställningstrygghet för de anställda.

Några remissinstanser, bl. a. *Landstingsförbundet* och *Svenska buss-trafikförbundet*, vilka delar majoritetens positiva grundsyn, pekar på det samband som särskilt inom glesbygdsområdena kan finnas mellan godstransporterna och den kollektiva persontrafiken. Man anser det angeläget att detta beaktas så att inte reformer på godstrafikområden får menliga effekter för persontrafiken.

Ett mindre antal remissinstanser — som generellt sett är positiva till vad utredningen har anfört — motsätter sig enskildheter i förslagen. Dit hör *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska åkeriförbundet*.

Samtliga remissinstanser som har yttrat sig rörande utredningens överväganden i fråga om företagsstrukturen inom åkeribranschen instämmer i eller lämnar utan erinran utredningens slutsatser och tillstyrker att kravet på särskilda skäl för tillstånd till juridisk person slopas. *Transportnämnden*, *riksrevisionsverket*, *NO*, *länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Kopparbergs och Norrbottens län*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska åkeriförbundet* instämmer i att större företagsenheter erbjuder ökade möjligheter till rationalisering. Krav avseende trafiksäkerhet, arbetarskydd, anställningstrygghet etc. kan bättre tillgodoses inom det större företagsram. Man delar uppfattningen att den lämpliga storleken på företagsenheterna och den lämpliga företagsformen inte kan anges i generella termer utan är beroende av en rad olika faktorer. Det framhålls som väsentligt att lagstiftningen inte ställer hinder i vägen för en strukturrationalisering och fortlöpande anpassning till ändrade förutsättningar. Liksom utredningen finner man att bestämmelserna i *YTF* om krav på särskilda skäl för trafik tillstånd till juridiska personer utgör en hämmande faktor i angivna avseenden. *Svenska transportarbetareförbundet* framför att trafik tillstånd i första hand bör meddelas juridisk person och endast i undantagsfall fysisk person. *Lantbrukarnas riksförbund* hävdar för sin del att regelsystemet inte får utformas så att juridiska personer eller stora företag prioriteras framför fysiska personer eller små företag.

I linje med att man tillstyrker ett slopande av kravet på särskilda skäl för trafik tillstånd till juridiska personer biträds också utredningens förslag när det gäller lämplighetsprövningens inriktning i fråga om juridiska personer.

Utredningens förslag i fråga om tillståndsgivningen — däri inbegripet behovsprövningen, lokalområden, stationsort, kapacitetsbegränsning i tillstånd och lämplighetsprövningen i fråga om juridiska personer — tillstyrks eller lämnas utan erinran av nästan alla remiss-

instanser. Bl. a. *NO* och *länsstyrelsen i Uppsala län* finner förslagen stå i överensstämmelse med strävandena att avveckla onödiga konkurrens-hämmande regleringar. Slopande av lokalområdesbestämmelserna — framhåller exempelvis *ASG* — främjar rationella trafiklösningar.

ETT par remissinstanser — *länsstyrelserna i Malmöhus* och *Norrbottnens län* — finner det tveksamt om behovsprövningen bör slopas. En sådan prövning anses nämligen ge möjlighet att påverka strukturen inom åkeri-näringsen och utbudet av transporter inom en region.

Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker eller lämnar utan erinran utredningens förslag avseende den personliga lämplighets-prövningen, både vad avser den ekonomiska prövningen, erfaren-hetsprövningen och vandelsprövningen. Hit hör bl. a. *RA*, *rikspolisstyrelsen*, *TSV*, *NO*, *länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs* och *Norrbottnens län*, *ASG* samt *GBS*. Flera remissinstanser, bl. a. *SF*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *Svenska åkeriförbundet*, framhåller särskilt värdet av en effektiv och ändamålsenlig lämplighetsprövning.

NO framhåller att den ekonomiska lämplighetsprövningen inte får till-lämpas på sådant sätt att den i realiteten innebär en behovsprövning.

Svenska transportarbetareförbundet framhåller vikten av att detal-jerade bestämmelser utformas om indragning av trafiktillstånd för det fall det har visat sig att tillståndshavaren saknar ekonomiska möjlig-heter att fortsätta rörelsen. Enligt *länsstyrelsen i Jönköpings län* bör det vara möjligt att i sådana fall föreskriva en begränsning i rörelsen i stäl-let för att återkalla tillståndet i dess helhet.

Utredningens förslag om utbyggnad av lämplighetsprövningen med krav på yrkeskunnande tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser som har yttrat sig i denna del. Bland dessa märks *läns-styrelserna i Östergötlands, Jönköpings* och *Norrbottnens län*, *transport-nämnden*, *NO*, *LO*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *Svenska åkeriförbundet*. *TSV* framhåller att förslaget högst väsentligt bör kunna bidra till ökad kunskapsnivå hos åkeriföretagarna både i fråga om teo-retiska och praktiska kunskaper.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening ställer sig tveksam till in-förande av krav på viss förarbehörighet medan *TCO* och *Näringslivets trafikdelegation* avstyrker förslaget. Delegationen anför bl. a. att kör-kortskravet inte ger någon garanti för att sökanden har de erfarenheter och det kunnande som en åkeriföretagare bör ha.

Från flera håll understryks från trafiksäkerhetssynpunkt vikten av en tillfredsställande vandelsprövning.

Utredningens överväganden och förslag avseende laglydningen och övervakningen har mottagits positivt av det stora flertalet remissinstanser.

Övervägandena rörande överlaster samt övervakning och sank-

tioner i anslutning därtill har sålunda genomgående godtagits av remissinstanserna. *Rikspolisstyrelsen* anför att antalet brott mot belastningsbestämmelserna har minskat under senare tid. Till denna minskning har sannolikt lagen (1972: 435) om överlastavgift verksamt bidragit. Respekten för belastningsbestämmelserna är dock fortfarande inte tillräcklig. Inte endast från trafiksäkerhetssynpunkt utan även med hänsyn till vägbanornas förslitning är det av största betydelse att belastningsbestämmelserna följs. Övervakning av bestämmelsernas efterlevnad med oförminskad intensitet är därför nödvändig. En utökning av antalet fasta vägstationer kan bidra till effektivisering av övervakningen. De torde också utgöra en försvarbar investering som hjälpmedel i vägmyndigheternas strävan att bibehålla vägbanornas standard. Även *Föreningen Sveriges länspolischefer* och *Näringslivets trafikdelegation* understryker värdet av stationära vägstationer.

Beträffande överlastlagens tillämpningsområde uttalar *länsstyrelsen i Kopparbergs län* att de skäl som ligger bakom lagens införande är tillämpliga på alla slag av fordon. Länsstyrelsen förordar därför att avgiftssystemet utökas till att omfatta alla fordon som trafikerar allmän väg. På motsvarande sätt hemställer *Svenska åkeriförbundet* att lagen utvidgas att omfatta även traktorekipage, vilket enligt förbundet bör ske inte minst från konkurrenssynpunkt.

Det förhållandet att transportutövare i vissa fall i sina kalkyler räknar med att kunna lasta mer än vad som är tillåtet, beroende på de förhållandevis låga avgifterna för överlast, kan enligt *SF* inte accepteras. Det är enligt förbundet nödvändigt att successivt anpassa överlastavgifterna så att dessa ansluts till förändringar i penningvärdet eller till ett transportkostnadsindex. Dessa åtgärder måste kombineras med betydligt bättre möjligheter till övervakning av att belastningsbestämmelserna efterlevs.

Utredningens förslag i *lastindikatorfrågan* tillstyrks av åtskilliga remissinstanser, däribland *riksrevisionsverket*, *länsstyrelsen i Östergötlands län*, *SF* och *Svenska transportarbetareförbundet*. *TSV* delar utredningens uppfattning att det är synnerligen angeläget att intresset för en vidare utveckling av lastindikatorer stimuleras. Bortsett från de transportekonomiska fördelarna har lastindikatorer även en gynnsam inverkan på trafiksäkerheten. Lastindikatorn får helt säkert sin betydelse för att motverka att frekvensen överlastningar tilltar till förfång för bl. a. trafiksäkerheten. En förutsättning för lagstiftning är dock att marknaden kan erbjuda tillförlitliga anordningar till rimligt pris. Det bör åligga industrin att svara för utvecklingen av en sådan utrustningsdetalj som lastindikatorn utgör. Enligt vad verket erfarit anser sig de svenska tillverkarna av lastfordon numera ha kommit en bit på väg i utvecklingen av lastindikator. Det bör därför inte vara uteslutet att redan nu fatta beslut om krav på utrustning med lastindikator, innebä-

rande att de nya lastfordon, som registreras sedan två år förflutit från det beslutet om lagstiftning fattats, skall vara försedda med lastindikator. Med hänvisning till vägverkets rapport rörande bestämning av lastbilers och släpvagnars last bör enligt verket en lagstiftning omfatta fordon vars maximilast överstiger 10 ton. Även *trafiksäkerhetsutredningen* framhåller det angelägna i att utvecklingsarbetet stimuleras och understryker vikten av att frågan om lastindikatorer som en författningsenlig utrustningsdetalj snarast löses. *Föreningen Sveriges polismästare* uttalar att det ur alla synpunkter är rekommendabelt att, där så är möjligt, vidta sådana tekniska åtgärder beträffande fordon att lagöverträdelser undviks.

AB Svensk Bilprovning understryker särskilt betydelsen av att ifrågasvarande anordningar har tillräcklig driftsäkerhet. De tekniska lösningar som f. n. finns i marknaden anses inte vara tillräckligt prövade i detta avseende. Vikten av ett fortsatt utvecklingsarbete, utprovning av flera fabrikat, acceptabel teknisk säkerhet etc. som förutsättning för lagstiftning framhålls också av bl. a. *rikspolisstyrelsen*, *statens vägverk* och *skogsstyrelsen*.

RÅ ställer sig tveksam till att utredningens förslag f. n. genomförs. Lagen om överlastavgift synes redan ha medfört en kraftig minskning av antalet överträdelser av lastbestämmelserna och skäl finns att ytterligare avvakta utvecklingen.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, som avstyrker utredningens förslag, anför att den svenska bilindustrin har bedömt och i flera fall provat de lastindikatorer som hittills har presenterats på marknaden av olika tillverkare. Ingen av dessa lastindikatorer — inklusive det av utredningen föreslagna fabrikatet Loadax — har uppfyllt de krav på mätnoggrannhet eller tillförlitlighet som bör gälla för en utrustning av denna typ. Liknande grunder för avstyrkande av förslaget återopas av *Svenska åkeriförbundet* och *Svenska vägföreningen*. Även *Näringslivets trafikdelegation* och *GBS* framför invändningar.

AB Stathmos bekräftar i sitt yttrande att Loadaxindikatorn i praktisk drift kommer att ha en noggrannhet som väl ligger inom felvisningstoleransen $\pm 7\%$ vid normal uppställning av fordonen. Bolaget kan leverera tillräckligt antal indikatorer för att täcka den svenska marknadens behov. För att nå den tillverkningsvolym som behövs krävs en tidsperiod av två år från det beslut om lagstiftning fattats. Efter denna tidpunkt kan den årliga produktionen ligga på en nivå som motsvarar behovet med hänsyn till nyregistrerade fordon, kompletteringsmontage beträffande befintliga bilar samt reservdelar. Bolaget kan åta sig att utföra montage på befintliga bilar samt service och kalibrering. Bolaget förklarar sig vidare kunna garantera en större driftsäkerhet än som har redovisats i vägverkets rapport. Slutligen garanterar bolaget en prisutveckling som ligger i nivå med statistiska centralbyråns index för industriprodukter.

Utredningens förslag i fråga om övervakningen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken har inte föranlett erinringar från remissinstanserna. Från flera håll framhålls vikten av att förslagen genomförs. *Svenska åkeriförbundet* reser invändning endast mot den föreslagna skyldigheten att medföra tillståndshandlingar under färd. Förbundet anser att det måste ankomma på de tillståndsgivande myndigheterna att se till att de uppgifter som behövs finns lätt tillgängliga i ett modernt och aktuellt databaserat register.

Samtliga remissinstanser som yttrat sig över förslaget om införande av ett centralt databaserat yrkestrafikregister tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. Detta gäller bl. a. *transportnämnden*, *TSV*, *riksrevisionsverket*, *samtliga länsstyrelser*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *Svenska åkeriförbundet*. *Rikspolisstyrelsen* anför att polisen f. n. har begränsade möjligheter till effektiv övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. För att underlätta tillståndsmyndigheternas övervaknings- och uppföljningsverksamhet samt skapa möjligheter för polisen att effektivare övervaka denna trafik bör enligt rikspolisstyrelsen snarast ett centralt register inrättas i anslutning till de centrala bil- och körkortsregistren.

Statskontoret anser att det kan vara lämpligt att avvakta med genomförandet till dess utredningen lämnat sitt slutbetänkande, som bl. a. kommer att beröra vägtrafikens kostnadsansvar och därmed kan påverka behovet av datainsamling.

I anslutning till sin behandling av utredningsförslagen har från vissa remissinstanser framförts en del övriga synpunkter.

Svenska åkeriförbundet hemiställer i sitt yttrande att all yrkesmässig lastbilstrafik likabehandlas i vad avser tillståndskrav och registrering och att bestämmelserna i 2 § YTF om undantag för vissa lastbilstransporter slopas. Denna uppfattning delas av *Svenska transportarbetareförbundet*.

Förslaget om en ändrad forumregel föranleder erinringar endast från *GBS* och *Svenska åkeriförbundet* som båda anser att tillståndsprövningen bör ankomma på ett centralt organ.

3.2 Uthyrning av motorfordon

3.2.1 Leasingbegreppet

Uthyrning av motorfordon och släpfordon för minst ett år brukar i praktiken kallas långtidsuthyrning eller leasing. Vid leasing hyrs fordonet ut för en bestämd tid under vilken avtalet i princip är ouppsägbart. Hyrestiden varierar från fall till fall. För personbilar brukar den variera mellan ett år och tre år. Lätta lastbilar hyrs vanligen ut för två eller tre år och tunga lastbilar för fyra eller fem år.

Avtalen tecknas oftast direkt mellan tillverkaren eller leverantören och hyresmannen (direkt leasing). En annan modell är att tillverkaren

eller leverantören överläter fordonet till ett leasingbolag (finansieringsföretag) med vilket hyresmannen tecknar avtal (indirekt leasing).

Vanligen svarar uthyrarna för underhåll och reparationer av fordonet (operationell leasing). Sådan leasing kallas också ibland "full-service leasing". Personbils- och lätt lastbilsleasing är nästan uteslutande av denna karaktär. Vid tung lastbilsleasing däremot träffas mer sällan avtal om att uthyraren skall underhålla och reparera fordonet. I stället är hyrestiderna så långa att de sammanlagda hyrorna motsvarar minst fordonets anskaffningskostnad (finansiell leasing). Uthyraren har därför inte samma intresse av fordonets s. k. restvärde, dvs. fordonets värde vid hyrestidens utgång. För övrigt innehåller avtalen i allmänhet en optionsklausul enligt vilken hyresmannen tillförsäkras rätt att efter hyrestidens utgång mot en ringa ersättning förlänga avtalet. Vanligen behåller därför hyresmannen fordonet tills det skall skrotas. De avtal som används är i allmänhet utarbetade av resp. generalagent. Motorbranschens riksförbund har ett standardavtal. I sak är de olika avtalens allmänna villkor nära nog överensstämmande. I hyran ingår registerhållnings- och besiktningavgifter, fordonsskatt, försäkringsavgifter, service, däckkostnader och kostnader för reparationer. Bilhandelsföretagen har fasta prislistor för hyran men vid uthyrning av större vagnparker träffas ofta särskilda prisöverenskommelser.

3.2.2 Uthyrningsverksamhetens omfattning m. m.

Vid årsskiftet 1974—75 fanns anmälda på tillstånd till uthyrningsrörelse totalt 39 300 bilar. Härav utgjorde 36 900 (94 %) personbilar, knappt 1 700 (4,3 %) lätta lastbilar, ca 400 (1 %) tunga lastbilar och drygt 300 (0,8 %) bussar.

Av det totala antalet bilar i uthyrningsrörelse var 32 400 långtidsuthyrda vid årsskiftet 1974—75. Fördelningen var 31 700 personbilar samt drygt 600 lätta och ca 150 tunga lastbilar.

Antalet släpfordon i uthyrningsrörelse uppgick vid slutet av år 1974 till 1 500. Av dessa hänförde sig 1 300 till korttidsuthyrning. Dessa fördelar sig på 750 mindre släpkärror (varav knappt hälften båttrailers), 500 husvagnar och 50 påhängsvagnar. Återstoden av släpfordonen, 200, var långtidsuthyrda.

När det gäller uthyrning av bilar dominerar bilhandelsföretagen helt leasingmarknaden. Vanligen är det återförsäljarna som är ägare och uthyrare av bilarna. Det förekommer emellertid fall då en generalagent eller ett finansieringsföretag står som ägare och uthyrare, medan återförsäljaren ombesörjer att avtal sluts och svarar för underhåll och service på bilarna. Efter hyrestidens utgång återgår bilen till uthyraren och säljs på den begagnade marknaden.

Som har framgått tidigare sker uthyrning av släpfordon till övervä-

gande delen för kort tid. Uthyrning av husvagnar och andra lättare släpvagnar, bl. a. båttrailers, har fått en relativt stor omfattning. Ett stort antal företag hyr ut mindre släpkärror såsom båttrailers.

Utvecklingen under åren 1975—1977 visar att uthyrningsmarknaden fortsätter att växa i omfång. Detta gäller framför allt uthyrning av personbilar och lätta släpvagnar.

3.2.3 Direktiven till leasingutredningen

I direktiven till leasingutredningen framhöll dåvarande departementschefen att uthyrningsrörelse tidigare avsåg huvudsakligen korttidsuthyrning, dvs. uthyrning för någon eller några dagar. Utvecklingen hade emellertid gått därhän att långtidsuthyrning, s. k. leasing, blivit en alltmer vanlig form för uthyrning av fordon. Sådan uthyrning kan närmast ses som ett av olika skäl valt alternativ till förvärv med äganderätt.

I direktiven påpekades att det saknas bestämmelser som direkt tar sikte på långtidsuthyrning av fordon. Även om detta inte hittills har gett upphov till mer påtagliga olägenheter när det gäller personbilsuthyrningen, framhölls att avsaknaden av sådana bestämmelser inte kan anses tillfredsställande.

Vidare framhölls i direktiven att bestämmelserna om uthyrningsrörelse får ses som en del av det regelkomplex som behandlar den yrkesmässiga trafiken och att de i vissa avseenden är direkt inriktade på att hindra ett kringgående av föreskrifterna om sådan trafik.

Beträffande den trafikpolitiska aspekten blir enligt direktiven förutsättningarna för tillståndsgivningen andra när frågan gäller uthyrning på längre tid — som ett alternativ till förvärv med äganderätt — än då fråga är om korttidsuthyrning. Från vissa utgångspunkter kunde det vara mera rationellt att i sådana fall inrikta behovs- och lämplighetsprövningen på inhyrarens förhållanden i stället för på uthyrarens.

Departementschefen tog också upp frågan om det trafikrättsliga ansvaret för långtidsförhyrda fordon och påpekade att ansvaret för fordonen i en rad olika avseenden har knutits till fordonsägaren.

Vidare framhölls att straff kan ådömas fordonsägaren för överträdelser av bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen om bl. a. fordons utrustning och beskaftenhet, om parkering o. d. samt om fordons belastning. Ägaren kan också dömas, om fordon brukas trots att det inte är registrerat eller att körförbud gäller. I den sakkunniges uppdrag borde ingå att pröva frågan om ansvarsfördelningen mellan uthyrare och hyresman i olika avseenden.

I direktiven ifrågasattes om man inte i vissa hänseenden borde behandla långtidsuthyrningen som en temporär äganderättsöverlåtelse. Jämförelser ansågs kunna göras med avbetalningsköp av fordon. De-

partementschefen hänvisade till att avbetalningsköparen i flera hänseenden jämställs med ägare i fråga om ansvar. Enligt direktiven borde utredningsarbetet också inriktas på att skapa förutsättningar för att föga in långtidsförhyrningen i ett eventuellt utbyggt system med kreditrestriktioner avseende även tyngre fordon.

Vidare skulle den sakkunnige även utreda frågan om släpfordonens behandling i systemet med långtidsuthyrning och överväga en reglering av långtidsuthyrning av sådana fordon.

Slutligen skulle den sakkunnige lösa problemet med gränsdragningen mellan korttidsuthyrning och långtidsuthyrning samt undersöka förutsättningarna för att tillföra bilregistret uppgifter även om den som hyrt fordonet.

3.2.4 *Leasingutredningens förslag*

Utredningen behandlar inledningsvis ingående frågan om ansvarsfördelningen uthyrare/hyresman. Utredningen anför att ett generellt ägaransvar gäller på områden som är aktuella i sammanhanget. Med ägare avses den civilrättslige ägaren utom då fordonet innehåses på grund av avbetalningsköp, i vilket fall innehavaren är att anse som ägare. Utredningen påpekar att denna princip gäller genomgående i trafiklagstiftningen och vägtrafikskattelagstiftningen.

Utredningen framhåller vidare att det vid sidan om ägaransvaret också i många avseenden gäller ett brukaransvar som under vissa förutsättningar träder i stället för ägaransvaret. Avgörande för om brukaransvar skall uppkomma eller ej är om brukaren äger rätt att bestämma vem som skall köra fordonet eller om brukaren, utan sådan befogenhet, låter fordonet föras av annan person än ägaren har utsett.

Vid leasing är uthyraren ägare och hyresmannen brukare av fordonet. Vem av uthyraren och hyresmannen som är ansvarig i olika hänseenden beror enligt utredningen på vad som har avtalats mellan dem i olika hänseenden. Utredningen anför att rättsläget emellertid är komplicerat, bl. a. av att det vid tillämpningen av olika bestämmelser inte alltid torde vara klart vem som är ansvarig av flera brukare. Utredningen pekar på den situationen att ett företag leasar personbilar och sedan låter dessa disponeras av anställda utan att någon inskränkning görs i rätten för den anställde att bestämma om förare av fordonet.

Viktiga delar av de förpliktelser som har knutits till fordonsinnehav stannar enligt utredningen kvar hos uthyraren/ägaren, även när hyresmannen enligt brukarregeln tar över stora delar av ägaransvaret. Under alla omständigheter är det ägaren som är skyldig att hålla fordonet registrerat, skattat och försäkrat.

Att brukaransvaret skall övergå vid leasing av fordon anses enligt utredningen allmänt som självklart utan att det undersöks om de for-

mella förutsättningarna föreligger i det konkreta fallet. Grunden till denna inställning är säkerligen såväl innehavets varaktighet som omfattningen av hyresmannens rådighet över fordonet. Varaktigheten och rådigheten kan väl jämföras med den vid avbetalningsköp. Det ligger därför mycket nära till hands att presumera att leasing (uthyrning om minst ett år) bör fullt ut jämföras med avbetalningsköp när det gäller det ansvar som följer med fordonsinnehav.

Utredningen övergår härnäst till att belysa vilka för- eller nackdelar i praktiska och andra hänseenden som kan följa, om den som långtidsförhyr ett fordon liksom avbetalningsköparen jämföras med en fordonsägare i lagstiftningen också i de fall där s. k. brukaransvar inte är föreskrivet.

Vad beträffar fordonets skick anför utredningen att de flesta av de bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning och besiktning av fordon som finns i FK och bilavgaskungörelsen (1972: 596, ändrad senast 1976: 367) (BAK) och som förpliktar ägaren i olika avseenden också är tillämpliga på brukare. Utredningen hänvisar bl. a. till ansvaret för att fordonet är beskaffat och utrustat på visst föreskrivet sätt liksom ansvaret för överträdelse av körförbud som har meddelats i samband med besiktning.

Utredningen påpekar att straffansvaret i ett par fall inte överförs på brukaren. Dessa fall avser underlåtenhet att förse färdskrivarppteckning med föreskrivna anteckningar, underlåtenhet att i vissa fall när fordon ändrats ställa in det för registreringsbesiktning samt underlåtenhet att följa föreläggande som har meddelats vid flygande inspektion att inom viss tid styrka att brister på fordon har avhjälpats. Utredningen anser sig inte kunna se annat än att den som varaktigt har den omedelbara rådigheten över ett fordon uppenbart bör vara närmast till att bära ansvaret också i de nu angivna situationerna.

Om hyresmannen likställs med avbetalningsköparen betyder det enligt utredningen vidare att vissa inte straffsanktionerade bestämmelser i FK som tar sikte på ägaren av fordonet blir tillämpliga på hyresmannen i stället. Som exempel anger utredningen bl. a. att befogenheten att begära dubblett av bevis om lämplighetsbesiktning då övergår på hyresmannen och att vissa förelägganden att inställa fordon för kontrollbesiktning kommer att ställas på honom. Utredningen anser sig inte kunna finna någon principiell invändning mot att hyresmannen inträder i ägarens ställe i de avseenden som nu har angetts.

Utredningen tar vidare upp till behandling de regler som knyter an till fordonets användning och bestämmelserna i VTK som rör ansvaret för olaga uppställning av fordon och för överträdelser av olika belastningsbestämmelser. Utredningen konstaterar att ägaren är ansvarig vid överträdelse av parkeringsbestämmelserna och att ansvaret inte övergår till brukaren i annat fall än om denne har kommit över fordonet ge-

nom brott. Detta förhållande innebär att uthyraren drabbas av påföljden för överträdelsen. Enligt utredningen förekommer det ca 30 000 fall om året där uthyrningsföretagen träffas av påföljder för parkeringsförseelser som hyresmännen gör sig skyldiga till. Det kan vara fråga om böter eller parkeringsavgifter. Hyresmännen betalar i allmänhet det belopp som utgår till uthyrningsföretaget, men det merarbete detta innebär för såväl uthyrare som hyresmän är betungande i förhållande till om kraven skulle riktas direkt till hyresmännen.

Utredningen nämner också den påföljd som enligt lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall (ändrad senast 1977: 699) kan inträda vid olaga uppställning av fordon. Utredningen påpekar att det är ägaren som skall underrättas om att fordon har flyttats och att ägaren är skyldig att ersätta kostnaderna för flyttningen.

Utredningen anser att den som långtidsförhyr ett fordon uppenbarligen är närmare till såväl att underrättas om flyttningen som att — liksom beträffande felparkering — stå den ekonomiska konsekvensen av den förseelse han eller den han lämnat bilen till har begått. Leasingföretagarens intresse att bevaka att fordonet inte tillfaller stat eller kommun — vilket kan inträffa om flyttat fordons ägare inte kan anträffas — kan enligt utredningen tillgodoses genom att också han underrättas.

När det gäller ansvaret för belastningsbestämmelsernas efterlevnad konstaterar utredningen att det redan genomgående gäller ett brukaransvar.

Utredningen övergår därefter till att behandla ansvaret för försäkringsplikens fullgörande. Trafikförsäkringsplikten skall fullgöras av fordonets ägare. Leasingfordonen är genomgående helförsäkrade. Förutom trafikförsäkring tecknar uthyrarna förarplats-, brand-, glasrute-, stöld-, räddnings- och rättsskyddsförsäkring samt, i de fall vagnskadegaranti inte föreligger, även vagnskadeförsäkring. När det gäller premiesättningen anför utredningen att den differentiering som vanligen förekommer i fråga om bilförsäkringar till största delen inte gäller uthyrningsfordon. Vid de kontakter som utredningen har haft med företrädare för försäkringsbranschen har starkt betonats att förutsättningar bör skapas för en sådan differentiering av premiesättningen som tillämpas i fråga om andra än leasade fordon. Inom branschen har gjorts vissa undersökningar rörande möjligheterna att inom ramen för nuvarande försäkringsform införa den önskade differentieringen i fråga om personbilar. Detta har emellertid inte befunnits praktiskt möjligt. Det eftersträfvade resultatet kan enligt utredningen nås på ett enkelt sätt om försäkringsplikten läggs på hyresmannen.

En annan synpunkt som enligt utredningen har framförts från försäkringsbranschen gäller skadefall, där det har sagts att det skulle innebära inte oväsentliga fördelar om hyresmannen var trafikförsäkrings-

pliktig och alltså försäkringstagare. Vid ett skadefall är det nämligen närmast den som har dispositionsrätten till fordonet, dvs. hyresmannen, som känner till de uppgifter som kan ha betydelse i ersättningsfrågan. Det är också hyresmannen som i praktiken står den ekonomiska risken vid ett skadefall, särskilt som leasingfordonen i princip alltid är helförsäkrade och leasingavtalen genomgående föreskriver skyldighet för hyresmannen att ersätta eventuellt uppkomna självriskkostnader. Förhandlingar måste därför praktiskt taget alltid ändå föras med hyresmannen. Den risk uthyraren löper att försäkringen vid skadefall inte är i kraft — t. ex. på grund av bristande premiebetalning — om försäkringsplikten flyttas över på hyresmannen, skulle uthyraren enligt utredningen kunna skydda sig mot genom att den s. k. restskuldsförsäkringen byggs ut till att avse även leasade fordon.

Utredningen hänvisar också till att trafikskadeutredningen i sitt betänkande (SOU 1974: 87) Trafikskadeersättning ansåg starka skäl tala för att försäkringsplikten vid leasing flyttas över från fordonets civilrättslige ägare — dvs. uthyrningsföretaget — till förhyraren, i varje fall när det gäller längre leasingperioder.

Vad beträffar frågan om ansvaret för skattskyldighetens fullgörande i enlighet med bestämmelserna i VSL framhåller utredningen att denna skyldighet sedan lång tid tillbaka åvilar den som vid en viss tidpunkt är eller bör vara antecknad som ägare i bilregistret, dvs. den civilrättslige ägaren eller, i förekommande fall, avbetalningsköparen. Bestämmelserna synes enligt utredningen bygga på principen att den som varaktigt har den faktiska dispositionsrätten över fordonet också skall ha ansvaret för att skatten betalas. Det skulle, hävdar utredningen, överensstämma med denna princip att föra över skattskyldigheten från ägaren till nyttjanderättshavaren när nyttjanderätten grundar sig på ett långfristigt hyresavtal.

Ett förhållande som talar för att skattskyldigheten borde flyttas över på hyresmannen är enligt utredningen de olägenheter straffbestämmelserna i VSL kan innebära vid leasingförhållanden. Utredningen nämner bl. a. att fordonet inte får brukas om till betalning förfallen fordonsskatt inte har erlagts. När uthyraren inte betalar skatten i tid får hyresmannen inte använda fordonet. Gör han det ändå straffas han enligt brukarregeln, om förutsättningarna härför är uppfyllda. Annars straffas uthyraren i egenskap av ägare. Utredningen framhåller att denna konstruktion med ömsesidigt beroende får anses vara föga lämplig.

Utredningen anser vidare att det skulle vara en uppenbar fördel om skattekvitto och kontrollmärke tillställdes hyresmannen i stället för som f. n. uthyraren/ägaren.

Även när det gäller kilometerskatten anser utredningen att fördelar, bl. a. ur administrativ synpunkt, står att vinna om skyldigheten att

svara för kontrollen av kilometerräknarapparaturen och avstämplingen av den åvilar hyresmannen.

När det gäller frågan om långtidsuthyrningens avgränsning mot korttidsuthyrning talar enligt utredningen flera skäl — bl. a. sådana som har samband med ägaransvaret för parkeringsförseelser — för att tidsperioden för att korttidsuthyrning skall anses föreligga bestäms så snävt som möjligt. Kortare tid än ett år kan emellertid av många skäl inte anses praktiskt och har enligt utredningen heller ingen naturlig förankring i sedvana och språkbruk. Mot bakgrund härav föreslår utredningen att den lagstiftning som utredningen berört får en sådan utformning att den som innehar ett fordon med nyttjanderätt för viss bestämd tid om minst ett år i resp. författnings mening skall anses som ägare av fordonet.

Utredningen erinrar om att uppgifterna i bilregistret är grundläggande för möjligheterna att kontrollera fordonsbeståndet. Utredningen hänvisar till bestämmelserna i BRK om ägarens straffsanktionerade skyldigheter i olika avseenden. Därvid pekas på att BRK också innehåller flera straffsanktionerade bestämmelser där brukaren enligt nuvarande regler inte träder i stället för ägaren. Det gäller främst en rad förpliktelser att lämna uppgifter eller sända handlingar m. m. till registret, såsom anmälan om ny ägare eller adressförändring eller insändande av bevis om trafikförsäkring. Det gäller också bl. a. skyldigheten att anbringa kontrollmärke på registreringsskylt och, när sådant märke förstörts eller förkommit, ansöka om dubblettmärke.

Utredningen framhåller att det är av väsentlig betydelse för kontrollen av fordonsbeståndet att kontrollmärkesystemet fungerar snabbt och säkert. I fråga om de administrativa rutinerna kring utsändning av kontrollmärke och skattekvitto framhåller utredningen, som har nämnts, att det skulle innebära väsentliga förbättringar om hyresmannen jämställdes med ägaren av fordonet. Handlingarna skulle därvid kunna sändas direkt till hyresmannen i stället för som f. n. till uthyrningsföretaget för vidare befordran. Härigenom skulle man t. ex. kunna undvika att fordonet — på grund av fördröjning med utsändandet av handlingarna — brukades utan giltigt kontrollmärke.

Även när det gäller den anmodan om kontrollbesiktning som tillställs ägaren från centrala bilregistret anser utredningen att det såväl ur kontrollsynpunkt som ur administrativ synpunkt skulle vara betydligt bättre om handlingen tillställdes hyresmannen direkt i stället för som f. n. via uthyrningsföretaget. Likaså när det gäller sådana anmälningar till bilregistret om ändring av fordon, som under vissa förutsättningar skall göras av fordonsägaren, anser utredningen att det skulle vara en fördel om hyresmannen var att betrakta som ägare.

Utredningen framhåller också att det för bl. a. polisens övervakning är viktigt att man snabbt kan få fram uppgifter som gör att man kom-

mer så nära fordonets användning som möjligt både geografiskt och beträffande brukaren.

Enligt utredningen innebär inte det förhållandet att hyresmannen jämställs med ägaren några registreringstekniska problem. För att undvika att hyresmannen registreringstekniskt får rätt att sälja fordonet kan en markering göras i bilregistret, varigenom framgår att hyresmannen inte är den verkliga ägaren till fordonet. Däremot anser inte utredningen att det finns motiv för att belasta registret även med uppgift om uthyraren (leasingföretaget).

Utredningen behandlar härefter frågan om infogande av långtidsförhyrningen i ett eventuellt utbyggt system med kreditrestriktioner avseende även tyngre fordon. Utredningen konstaterar därvid att leasingverksamheten med tyngre lastbilar har visat sig ha mycket liten omfattning. Endast ett fåtal långtidsuthyrda lastbilar används i yrkesmässig trafik.

Utredningen slår vidare fast att kreditvärdighetsprövningen vid leasing är minst lika ingående som vid ett avbetalningsköp. Den som inte är kreditvärdig nog för ett avbetalningsköp med en större kontantsats fyller inte heller de krav som måste ställas vid leasing. Från bilhandels- och finansieringsföretagen har enligt utredningen också upplysts att det kan — om inte speciella typer av kreditgarantier ställs — betraktas som i det närmaste uteslutet att leasing skulle komma att erbjudas de företag som f. n. främst använder avbetalningsköpet som förvärvsform.

Utredningens överväganden mynnar ut i att en eventuell lagstiftning om kreditrestriktioner avseende förvärv av även tyngre lastbilar och släpvagnar f. n. och inom överskådlig framtid inte kan antas medföra några konstlade överströmningseffekter till leasing.

Vad gäller tillståndsgivningen anför utredningen att när bestämmelserna om uthyrningsrörelse vid olika tillfällen har varit aktuella i lagstiftningsarbetet har dels trafiksäkerhetsintresset, dels behovet av skydd för den yrkesmässiga trafiken mot obehörig konkurrens med växlande styrka åberopats till stöd för tillståndsprövningen.

Vad gäller trafiksäkerhetsintresset har det enligt utredningen ansetts nödvändigt att rörelsens och framför allt utövarens lämplighet prövas. Det måste kunna förväntas att tillståndshavaren tillhandahåller trafiksäkra fordon och att han har ambition och ekonomiska möjligheter att fortlöpande hålla vagnparken i betryggande skick.

Utredningen anser — trots de trafiksäkerhetsreformer som har genomförts sedan tillkomsten av bestämmelserna om uthyrningsrörelse — att lämplighetsprövningen ändå kan fylla en viktig funktion ur trafiksäkerhetssynpunkt när det gäller korttidsuthyrning. Utredningen pekar på att risken för bl. a. onormal förslitning av fordon som används för korttidsuthyrning är påfallande.

Vad däremot gäller långtidsuthyrning finner utredningen inte längre något vägande skäl för bibehållande av lämplighetsprövningen, om man flyttar över det trafikrättsliga ansvaret på hyresmannen på sätt som utredningen har föreslagit.

Utredningen diskuterar vidare behovsprövningen och framhåller att det i denna prövning inte ingår något protektionistiskt moment gentemot etablerade företag inom uthyrningsbranschen men att prövningen däremot har avsetts få en trafikpolitisk inriktning i förhållande till den yrkesmässiga trafiken. Utredningen anser sig emellertid inte finna något hållbart argument för ett antagande att yrkestrafiken berörs i de fall uthyrning avser så lång tid som ett år eller mer. Utredningen anser därför att behovsprövningen under alla förhållanden kan tas bort för leasingverksamhetens del.

Utredningen har övervägt om de särbestämmelser i övrigt som är knutna till reglerna om uthyrningsrörelse bör bibehållas i fråga om billeasing.

Till en början konstaterar utredningen att de särskilda kraven på förare av vissa inhyrda fordon — 21-årsregeln för tung lastbil och buss — uppenbart torde kunna slopas.

Med tanke på att billeasing inte har några särdrag ur trafiksäkerhets-synpunkt i förhållande till bilförsäljning anser utredningen att den tätare kontrollbesiktningsskyldigheten måste anses vara omotiverad i fråga om leasingbilar. Ett slopande av den tätare kontrollbesiktningsskyldigheten skulle innebära 40 000—50 000 färre kontrollbesiktningar varje år, vilket enligt utredningen skulle medföra avsevärda arbetstidsbesparingar.

Vidare anser utredningen att särföreskrifterna om skyldighet att göra anmälan om fordon och föra anteckningar över verkställda uthyrningar är obehövligen vid leasing, eftersom behov av särskild insyn i verksamheten av trafikpolitiska skäl saknas. Inte heller fyller enligt utredningen förbudet mot anlåtande av yrkesförare till uthyrningsbil någon funktion vid leasing.

Utredningen tar härfter upp frågan om släpfordonens behandling i uthyrningssystemet. Mot bakgrund av sina överväganden rörande tillståndsgivningen i fråga om långtidsuthyrning av bilar konstaterar utredningen att det inte blir aktuellt att behandla långtidsuthyrning av släpfordon. Däremot anser utredningen sig böra ta upp frågan om en reglering av korttidsuthyrningen av släpfordon. Anledningen till att släpfordonen har undantagits från tillståndsprövningen har enligt utredningen varit att uthyrning av sådana fordon inte förekom vid bestämmelsernas tillkomst. Uthyrning av lättare släpvagnar — främst husvagnar, mindre dragkärror och båttrailers — har emellertid numera fått en inte obetydlig omfattning och verksamheten bedöms som expansiv. De trafiksäkerhetsskäl som har

åberopats för en lämplighetsprövning vid korttidsuthyrning av bilar gör sig enligt utredningen lika starkt gällande i fråga om släpvagnar. Utredningen ifrågasätter därför om inte tillstånd bör fordras för korttidsuthyrning också av släpvagnar. En lämplighetsprövning föreslås i så fall avse alla släpvagnar oberoende av vikt, medan en eventuell behovsprövning torde kunna inskränkas till tyngre släpvagnar. Utredningen anser att viktgränsen här, liksom i vägtrafikskatteförfattningarna och när det gäller kopplingsbesiktning, kan dras vid en totalvikt om tre ton.

Utredningen tar också upp frågan om kontrollbesiktningssplikten rörande korttidsuthyrda släpvagnar. Utredningen anför att enligt uppgifter från AB Svensk Bilprovning skiljer sig inte släpfordonen nämnvärt från andra fordon när det gäller förekomsten av påträffade underkännanden och brister vid kontrollbesiktning. Oberoende av om tillståndsprövning införs i fråga om korttidsuthyrda släpfordon kan det därför enligt utredningen övervägas om inte kontrollbesiktningssplikten beträffande släpvagnar bör vara utformad på samma sätt som när det gäller korttidsuthyrda bilar. Detta skulle innebära att besiktningssplikten inträder redan innan fordonet är två år gammalt och att den sedan skall fullgöras med halvårsintervaller. Med hänsyn till utvecklingen av uthyrningsverksamheten torde enligt utredningen en sådan ordning vara motiverad i vart fall i fråga om de lättare släpfordonen.

Utredningen behandlar vidare *forumfrågan*. De forumregler som hittills har gällt har enligt utredningen inneburit en onödigt omständlig administration. Bl. a. har i många fall flera länsstyrelser kopplats in på ett och samma tillståndsärende. Utredningens förslag går ut på att tillståndsprövningen knyts till det län där uthyraren har sitt hemvist i stället för som f. n. till länsstyrelsen i det län där rörelsen bedrivs. Utredningen ifrågasätter också om inte plikten att anmäla fordon på olika tillstånd kan avskaffas såvitt gäller sådan korttidsuthyrning som inte är underkastad behovsprövning.

Jag vill här erinra om att regeringen i prop. 1977/78: 81 om vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor m. m. — som har förelagts riksdagen tidigare i år — har föreslagit att forumreglerna beträffande tillstånd till uthyrningsrörelse ändras. Förslaget innebär en lösning som går helt i linje med leasingutredningens förslag i frågan.

Vad gäller frågan om *tidpunkten för ikraftträdande* om utredningsförslagen antas anser utredningen att en tid av sex månader från det att beslut fattas bör vara tillräcklig. Härunder kan enligt utredningen TSV genomföra de ändrade registerrutinerna. Vidare kan försäkringsbolagen under denna tid hinna förbereda de nya avtal m. m. som blir nödvändiga.

För att undvika att problem uppstår när det gäller sådana leasingavtal som har träffats före ikraftträdandet — uppskattningsvis rörande 40 000 fordon — föreslår utredningen att *övergångsbestäm-*

melserna utformas så att äldre bestämmelser fortfarande skall gälla i fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt enligt upplåtelse före ikraftträdandet.

3.2.5 Remissyttranden

Yttranden över utredningens förslag har avgetts av RÅ, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, TSV, transportnämnden, försäkringsinspektionen, riksskatteverket, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholm, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus och Västernorrlands län, AB Svensk Bilprovning, bilkreditnämnden, Finansieringsföretagens förening, Kungl. Automobil Klubben, Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening (gemensamt yttrande), Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Näringslivets trafikdelegation, Oljekonsumenternas förbund (OK), Skånes handelskammare, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska transportarbetareförbundet och Trafikförsäkringsföreningen. Åtskilliga remissinstanser har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar.

Utredningens förslag har fått ett övervägande positivt mottagande. Synpunkter har anförts huvudsakligen endast i fråga om enskildheter i förslagen. TSV anför att utredningen på ett ingående och överskådligt sätt har redovisat det omfattande regelsystem, som styr uthyrning av motorfordon, och de olägenheter som rådande system medför. Enligt verket är utredningens förslag väl ägnat att undanröja de påtalade olägenheterna. *Kommerskollegium* framhåller att förslagen innebär större enhetlighet vid bedömning av ansvar och skyldigheter. Kollegiet anser det därjämte positivt att förslaget medför betydande förenklingar i de administrativa rutinerna avseende skatt, försäkring, kontrollbesiktning osv. Liknande synpunkter framförs av *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*.

Det övervägande antalet remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran utredningens förslag i fråga om **a n s v a r s f ö r d e l n i n g e n u t h y r a r e / h y r e s m a n**. *Skånes handelskammare* avstyrker dock att försäkrings- och skatteplikten överförs från uthyraren till hyresmannen. Handelskammaren anför att det är uppenbart att uthyraren i båda hänseendena har ett väsentligt ekonomiskt intresse av att förpliktelserna fullgörs. En underlåtenhet från hyresmannens sida att fullgöra skatteplikten skulle enligt handelskammaren innebära icke oväsentliga praktiska problem för uthyraren. Utredningens förslag i fråga om försäkringsplikten innebär enligt handelskammaren att de administrativa rationaliseringsvinster, som en försäkringshantering genom uthyraren innebär, skulle reduceras avsevärt. Vidare skulle ett genomförande av utredningens förslag också medföra ett administrativt merarbete för försäkringsbolagen och ökade kostnader, som i sista hand

får bäras av hyresmännen. Också *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* — som uttrycker tveksamhet om lämpligheten av att flytta över försäkringsplikten — pekar på de administrativa fördelar dagens system innebär. Som en viktig faktor i sammanhanget anges att skaderegleringen blir mera komplicerad, eftersom förutom hyresmannen även uthyraren har ekonomiska intressen i skadefallen. Förbundet framhåller också vikten av att uthyraren, som civilrättslig ägare, blir i tillfälle att vid varje tidpunkt vara förvissad om att hans egendom är försäkrad. Även *Motorförarnas helnykterhetsförbund* är tveksamt till en helt fullföljd övergång från brukaransvar till ägaransvar för hyresmannen. Förbundet åberopar därvid huvudsakligen samma skäl som de båda tidigare redovisade remissinstanserna.

OK, som tillstyrker utredningens överväganden i fråga om ansvarsfördelningen, framhåller att det är av stor vikt att fordonet återställs till uthyraren i fullgott skick vid hyrestidens utgång. OK anser med hänsyn härtill att det är viktigt att uthyrningsföretaget underrättas i det fall att ett uthyrt fordon har flyttats på den grunden att brukaren har övergett fordonet. Lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall bör därför enligt OK kompletteras med en bestämmelse som innebär underrättelseskyldighet gentemot uthyraren innan beslut fattas om att fordonet skall tillfalla stat eller kommun.

Utredningens förslag till avgränsning mellan långtidsuthyrning och korttidsuthyrning har lämnats utan erinran.

Utredningens överväganden i fråga om uppgifterna i bilregistret delas av det stora flertalet remissinstanser. Från några håll har dock lämnats synpunkter på registerinnehållets utformning.

Enligt *riksskatteverket* bör uppgift om verklig ägare alltid finnas i bilregistret. Verket anför att man till de senaste årliga taxeringarna har låtit framställa kontrolluppgifter över vissa kategorier skattskyldiga fordonsinnehav. Dessa uppgifter har — i synnerhet för skattskyldiga som taxeras i särskilda taxeringsdistrikt — visat sig vara av stort värde. Om uppgift om verklig ägare inte införs för leasingfordon, kan sådana kontrolluppgifter fortsättningsvis inte framställas för leasingföretag. Även i samband med annan skattekontroll, bl. a. kontroll av mervärdeskatt, behövs enligt verket uppgift om fordonsinnehav.

Länsstyrelsen i Stockholms län föreslår att den verkliga ägaren alltid åläggs att anmäla sig som ägare före hyresmannen i de fall ingen tidigare ägare finns registrerad. Detta är enligt länsstyrelsen väsentligt bl. a. för att kontroll skall kunna ske av att fordonet efter hyrestidens slut i registret faktiskt återgår till den verkliga ägaren. Liknande synpunkter framförs av *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*, OK och *Skånes handelskammare*.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att det ur identifikationssynpunkt bör finnas markering i registret som i fråga om uthyrningsfordon visar för vilka fordon den tätare resp. normala kontrollbesiktningsskyldigheten gäller. *AB Svensk Bilprovning* framhåller att ett slopande av den tätare kontrollbesiktningsskyldigheten för leasingfordonen får konsekvenser för rutinerna vid utsändning av anmodan om kontrollbesiktning, varför det kommer att föreligga ett behov av att införa uppgifter i registret om vilka fordon som är långtidsuthyrda även i de fall hyresavtalen har träffats före ikraftträdandet av de nya bestämmelserna.

Utredningens förslag att undanta långtidsuthyrningen från tillståndsgivningen tillstyrks eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser. *Svenska transportarbetareförbundet* betonar dock vikten av att utvecklingen av konkurrensförhållandena gentemot den yrkesmässiga trafiken kontinuerligt följs upp. Detta är enligt förbundet nödvändigt för att åtgärder snabbt skall kunna vidtas, om genomförandet av utredningens förslag skulle visa sig få negativa konsekvenser för den yrkesmässiga trafiken.

Utredningens förslag i fråga om de särbestämmelser i övrigt som gäller i fråga om långtidsförhyrda bilar har lämnats utan erinran.

Även utredningens överväganden rörande släpfordonens behandling i uthyrningssystemet har lämnats utan erinran av det stora flertalet remissinstanser. *TSV* understryker — med tanke på den förväntade utvecklingen av släpvagnsuthyrningen — de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna och förordar att korttidsuthyrning av släpfordon görs till föremål för lämplighetsprövning.

Skånes handelskammare anser att en eventuell behovs- och lämplighetsprövning bör begränsas till tyngre släpfordon. Som lämplig viktgräns anges en totalvikt om 950 kilogram.

AB Svensk Bilprovning anser att skäl föreligger att behandla korttidsuthyrning av släpfordon på samma sätt som korttidsuthyrning av bil. Enligt bolaget bör dock frågan utredas närmare.

4 Föredraganden

4.1 Yrkesmässig lastbilstrafik

4.1.1 Inledning

Den yrkesmässiga lastbilstrafiken regleras i likhet med annan yrkesmässig trafik i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1977: 705) (YTF). Som jag har framhållit

i det föregående (avsnitt 1) har YTF reviderats vid ett flertal tillfällen, bl. a. under senare år, och har därigenom anpassats till de ändrade trafikpolitiska förutsättningarna. Trots detta föreligger i dag ett stort reformbehov på området. Det gäller både i fråga om reglernas materiella innehåll och i fråga om den författningstekniska utformningen.

Trafikpolitiska utredningen (K 1972: 07) har i betänkandet (SOU 1975: 66) Trafikpolitik — behov och möjligheter behandlat de frågor som gäller den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Förslagen berör bl. a. tillståndsgivningen, den personliga lämplighetsprövningen samt laglydningen och övervakningen. I dessa delar tar utredningen upp bl. a. frågor om slopande av behovsprövningen i förening med en effektiviserad ekonomisk lämplighetsprövning, slopande av bestämmelserna om geografiska begränsningar — lokalområden och stationsort — i fråga om trafiken, möjligheterna för juridisk person att erhålla trafiktillstånd, slopande av kapacitetsbegränsning i trafiktillstånden och åtgärder för att modernisera de nuvarande yrkestrafikregistren.

Utredningens förslag har remissbehandlats och har därvid fått ett övervägande positivt mottagande. Det har framhållits att förslagen är väl ägnade att underlätta ett rationellt bedrivande av godstrafiken på vägarna, vilket på sikt bl. a. bör verka återhållande på taxeutvecklingen inom åkeribranschen. Vidare har ansetts att utredningen har åstadkommit en rimlig balans mellan å ena sidan trafiksäkerhetsmässiga och arbetsmiljömässiga hänsyn och å andra sidan önskemålen om en ökad konkurrens inom åkerinäringen.

När det gäller frågorna om företagsstrukturen inom åkeribranschen framhålls från flera håll vikten av att lagstiftningen inte ställer hinder i vägen för en strukturrationalisering och fortlöpande anpassning till ändrade förutsättningar. Endast på ett par punkter intar några remissinstanser en annan ståndpunkt än den utredningen har valt.

För egen del anser jag att konkurrenshämmande regleringar bör slopas och att ett effektivare utnyttjande av transportapparaten bör eftersträvas. Tillståndsmyndigheternas arbete bör underlättas genom förenklade administrativa rutiner, något som kommer också den enskilde till godo. Härigenom kan myndigheternas insatser i högre grad än f. n. koncentreras på planering och uppföljning av transportverksamheten.

Generellt kan sägas att utredningsförslaget i de delar som nu är aktuella är väl ägnat att läggas till grund för en lagstiftning som är avsedd att uppnå de mål som jag nyss har angett. Jag kommer i det följande att gå igenom förslaget och redovisa mina ställningstaganden till det. På några punkter har jag en uppfattning som avviker från förslaget. I andra delar har jag funnit att ytterligare överväganden måste göras innan ställning kan tas.

I den författningstekniska delen föreligger såsom jag har anfört också

ett behov av revidering. De förslag som jag nu lägger fram ingår i YTF. En författningsmässig revision bör göras när det trafikpolitiska reformarbetet har nått därhän att en mera samlad bedömning kan ske. Jag är emellertid angelägen att betona att de ändringar som nu görs innebär att ett antal svårtillämpade bestämmelser mönstras ut ur YTF. Det kan därvid framhållas att jag presenterar vissa mera författningstekniskt betingade förenklingar som inte föranleds av trafikpolitiska utredningens förslag.

Dispositionen av min framställning följer i allt väsentligt betänkandet. I det fåtal avseenden där remissinstanserna har anfört avvikande mening anger jag detta.

4.1.2 Företagsstrukturen — juridisk person som trafikutövare

Utredningen behandlar till en början frågan om företagsstrukturen inom åkerinäringen och anför att de åtgärder som utredningen har övervägt bl. a. syftar till att stödja utvecklingen mot en effektivare och rationellare branschstruktur inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Utredningen konstaterar bl. a. att större företagsenheter erbjuder större möjligheter till rationalisering. Sådana enheter torde bättre kunna tillgodose de krav som måste ställas i fråga om trafiksäkerhet, anställningstrygghet, arbetarskydd etc. Aktiebolaget är en från många synpunkter lämplig företagsform. Det understryks emellertid att enbart företagsstorleken inte är avgörande för bedömningen av den lämpliga branschstrukturen.

Mot bakgrund av sina överväganden i strukturfrågan anser utredningen att den nuvarande bestämmelsen i YTF som medger att åkerirörelse får drivas av juridisk person endast om särskilda skäl föreligger utgör en hämmande faktor när det gäller branschstrukturens utveckling. Utredningen föreslår därför att kravet på särskilda skäl för trafik tillstånd till juridisk person slopas.

Den lämpliga storleken på företagsenheterna och den lämpliga företagsformen — juridisk person eller enskild firma — kan inte anges i generella termer utan är beroende på en rad olika faktorer, inte minst transportverksamhetens art och omfattning samt trafikutövarens förutsättningar att driva rörelsen. Jag anser det väsentligt — såsom också vissa remissinstanser påpekar — att lagstiftningen inte lägger hinder i vägen för en strukturrationalisering och en fortlöpande anpassning till de ändrade förutsättningar som är en följd av utvecklingen i övrigt.

Att hålla fast vid nuvarande ordning, varigenom möjligheterna för juridisk person att erhålla trafik tillstånd inskränks i betydande grad, är enligt min mening en klar nackdel. I dagens samhälle med dess komplicerade ekonomiska struktur är det naturligt med olika former av samverkan mellan personer som ställer sina arbetskrafts- och/eller kapitalresur-

ser till gemensamt förfogande för att därigenom bättre kunna fylla de krav som det allmänna, de anställda och andra intressenter ställer på företaget. Jag anser därför, i likhet med utredningen och remissinstanserna, att man bör eftersträva en ordning enligt vilken en juridisk person har lika stora möjligheter som en fysisk person att vara innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik. Jag förordar således att kravet att särskilda skäl skall föreligga för att juridisk person skall kunna meddelas tillstånd till yrkesmässig trafik slopas. Vad jag nu har föreslagit bör inte gälla endast den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Även i fråga om tillstånd till beställningstrafik med buss bör kravet slopas. Vad gäller tillstånd till taxitrafik bör bestämmelsen emellertid gälla även fortsättningsvis i avvaktan på att frågorna om företagsstrukturen inom taxinäringen och den s. k. turordningsprincipen löses.

Jag skall längre fram återkomma till frågan om meddelande av tillstånd till juridisk person i samband med mina överväganden rörande den personliga lämplighetsprövningen.

4.1.3 Tillståndsgivningen

Tillståndsprövningen består av två moment, nämligen dels en behovsprövning som inriktas på en bedömning om den ifrågasatta trafiken är behövlig och i övrigt lämplig, dels en prövning av sökandens personliga lämplighet i olika avseenden. Bestämmelserna om behovsprövning hänger intimt samman med bestämmelserna om lokalområden för trafiken till vilka jag strax återkommer.

Reglerna om behovsprövning gäller transporter med lastbil, som har en maximilast överstigande 4 000 kilogram. Från behovsprövning undantas särskilda slag av s. k. kooperativa transporter och transporter av gods i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje. Vidare har statens trafiksäkerhetsverk (TSV) — efter bemyndigande av regeringen — från behovsprövningen undantagit transporter med fordon av visst slag. Undantagen gäller bl. a. transporter med sådana fordon som är försedda med täckt karosseri avsett för kyl- eller varmtransporter.

Av förarbetena till YTF och senare ändringar i förordningen kan utläsas att det ursprungliga syftet med behovsprövningen var att hindra "skadlig konkurrens", dvs. motverka negativa effekter på andra trafikmedel och expansionen inom vägtransportsektorn. De erfarenheter man har haft av behovsprövningen ger enligt utredningen vid handen att den har varit ett bristfälligt styrmedel för att uppnå det ursprungliga syftet med prövningen. Sedan 1963 års trafikpolitiska beslut har behovsprövningen också kommit att liberaliseras etappvis. Utredningen diskuterar vilka andra medel samhället kan använda sig av för att tillvarata intresset av att trafiken drivs under former som är godtagbara med hänsyn till trafiksäkerhet, arbetarskydd etc. Utredningen anser att en effektiv lämp-

lighetsprövning i förening med en förbättrad övervakning av den yrkesmässiga trafiken är fullgoda medel att inom yrkestrafiklagstiftningens ram skydda dessa intressen.

Jag instämmer i att behovsprövningen i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken är av ringa värde från samhällets synpunkt. För de redan etablerade trafikutövarna kan den vara ett medel att skydda sig mot konkurrens, vilket också torde innebära att rationaliseringsintresset hämmas avsevärt. I likhet med utredningen — vars uppfattning också delas av remissinstanserna — anser jag därför att bestämmelserna om behovsprövning i fråga om tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik bör slopas.

Bestämmelserna om behovsprövning är såsom jag anförde nära anknutna till bestämmelserna i YTF om lokalområden för trafiken. Dessa bestämmelser innebär i huvudsak att körningar får utföras mellan orter inom lokalområdet — i regel länet. Dessutom får transport äga rum från ort inom lokalområdet till ort utanför detta eller från ort utanför lokalområdet till ort inom detta. Däremot är en transport mellan två orter, som båda är belägna utom lokalområdet, inte tillåten. Möjlighet finns för länsstyrelse att medge undantag från annars gällande regler, om tillfälligt transportbehov uppstår inom ett visst område.

Det har enligt utredningen visat sig att lokalområdesbestämmelserna har medfört negativa konsekvenser för såväl trafikutövarna själva som deras kunder. Som exempel anger utredningen bl. a. att bestämmelserna inskränker möjligheterna för trafikutövarna att ta returfrakter till andra platser än sådana som är belägna inom det egna lokalområdet. Med hänsyn härtill anser utredningen att lokalområdesbestämmelserna bör slopas. Slopas lokalområdena finns enligt utredningen inte heller behov av särskild stationsort för fordon som används i beställningstrafik för godsbefordran.

Den nuvarande lokalområdesindelningen uppvisar även enligt min mening uppenbara svagheter. De flesta lokalområdena i mellersta och södra Sverige är i dag alltför små för att utgöra effektiva basområden för moderna godstransportföretag. Lokalområdesindelningen utgör därmed hinder för en rationell transportuppläggning. Bestämmelserna inskränker såsom utredningen har anfört också möjligheterna för trafikutövare att ta returfrakter till andra platser än sådana som är belägna inom det egna lokalområdet. Avsaknaden av möjligheter att på ett effektivt sätt utnyttja befintlig fordonspark medför samhälls- och företagsekonomiskt negativa konsekvenser och har sannolikt också den effekten att transportprisernas nivå i dag är högre än vad den skulle ha varit om gällande geografiska begränsningar inte fanns. Också från energibesparingssynpunkt är begränsningarna en hämmande faktor.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört förordar jag att bestämmelserna i YTF om lokalområden tas bort.

I konsekvens med mina nu redovisade förslag förordar jag att även bestämmelserna om stationsort slopas. Dessa bestämmelser tjänar i fråga om godstrafiken endast syftet att utgöra utgångspunkt för bestämning av lokalområde.

I dag anges i trafiktillstånden en viss kapacitetsbegränsning. Detta innebär att tillståndet skall innehålla uppgifter om fordonstyp, antal fordon och högsta tillåtna maximilast. Utredningen anser att dessa bestämmelser kan slopas som en konsekvens av förslagen om behovsprövningens slopande. Remissinstanserna har inte haft någon erinran häremot. För egen del instämmer jag i utredningens uppfattning. Däremot bör det finnas regler om förnyad ekonomisk lämplighetsprövning vid mera betydande lastökningar. Denna fråga återkommer jag till senare.

Det torde — såsom också utredningen har kommit fram till — alltså jämt behövas anmälan av fordonen till yrkestrafikregistret. Såsom utredningen har funnit finns det fördelar med en sådan lösning. Genom uppgifterna i fordonsanmälan kan tillståndsmyndigheten få information om den lastkapacitet som används i rörelsen. Denna information kan vara värdefull t. ex. när det gäller skyldigheten att genomgå förnyad ekonomisk lämplighetsprövning i vissa fall av kapacitetsökningar.

Utredningen har anfört att en förenkling av anmälningsrutinerna skulle kunna uppnås om redan den ägaranmälan som tillståndshavaren i egenskap av fordonsägare gör till länsstyrelserna enligt 11 och 52 §§ bilregisterkungörelsen (1972: 599, omtryckt 1976: 779, ändrad 1977: 957) (BRK) betraktas som en anmälan om att fordonet skall användas i den yrkesmässiga trafiken. En sådan lösning bör vara möjlig med hänsyn till att det endast i undantagsfall — vilka tillståndshavaren kan ange i sin ägaranmälan — torde förekomma att en åkeriföretagare har lastbil som inte används i rörelsen.

Jag anser att en lösning av det slag som utredningen har varit inne på bör övervägas men är f. n. inte beredd att göra ett definitivt ställningstagande. Frågan bör behandlas i samband med uppläggningsen av ett centralt yrkestrafikregister.

F. n. finns bestämmelser om ett omfattande remissförfarande med anledning av ansökningar om tillstånd till lastbilstrafik. Dessa bestämmelser har utformats mot bakgrund av behovsprövningen.

Utredningen anser att remissförfarandet — om behovsprövningen slopas — kan förenklas i betydande mån. Jag delar denna uppfattning. Mitt ställningstagande innebär att remissförfarandet kan inskränkas till att endast polismyndigheten hörs. I likhet med utredningen anser jag nämligen att polismyndighetens yttrande i normalfallet är nödvändigt för prövningen av sökandens personliga lämplighet. Förslaget innebär en betydande förenkling av hanteringen av tillståndsärendena samtidigt som handläggningstiden förkortas.

4.1.4 Personlig lämplighetsprövning

Den personliga lämplighetsprövningen tar sikte på dels sökandens lämplighet från ekonomisk synpunkt, dels hans tidigare erfarenhet av transportverksamhet, dvs. yrkeskunnande, dels hans vederhäftighet, dvs. den personliga vandeln.

När det gäller den ekonomiska lämplighetsprövningen bedömer utredningen den utvidgade ekonomiska lämplighetsprövning — vilken efter riksdagens beslut infördes 1972 — som ett betydelsefullt led i strävandena att hindra etablering av sådana företag som saknar förutsättningar att driva en sund ekonomisk verksamhet. Prövningen av sökandens lämplighet bör därför enligt utredningen även fortsättningsvis ske efter de riktinjer som har angetts i prop. 1972: 81 angående vissa ändringar i YTF och som låg till grund för riksdagens beslut.

Jag delar utredningens, av remissinstanserna understödda, uppfattning att den utvidgade prövning som efter riksdagens beslut infördes 1972 utgör ett viktigt led i strävandena att endast ekonomiskt sunda transportföretag ges tillträde till åkerinäringen. Framför allt från trafiksäkerhets- och arbetarskyddssynpunkt är det viktigt att yrkesmässig lastbilstrafik drivs endast av den som har ekonomiska förutsättningar här för. Jag förordar därför att sökande av tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik även fortsättningsvis blir föremål för prövning av den ekonomiska lämpligheten.

Utredningen har berört ett par frågor med anknytning till den ekonomiska lämplighetsprövningen.

Bestämmelserna i kungörelsen (1972: 444) om lämplighetsprövning enligt förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. är utformade så att ekonomisk utredning krävs även i de fall då ansökan om tillstånd avser utökning av en redan etablerad rörelse. Tillståndsmyndigheten har visserligen möjlighet att helt eller delvis medge undantag från uppgiftsskyldighet, men det har visat sig att länsstyrelserna tillämpat denna möjlighet mycket olika. Härigenom har enhetlighet i bedömningarna saknats när det har varit fråga om ansökningar om utökning av rörelser.

Utredningen ifrågasätter nödvändigheten av att kräva förnyad utredning och prövning vid varje utökning av rörelsen. Övervägandena leder fram till att det endast i vissa fall är befogat att kräva ekonomisk utredning vid utökning av rörelsen. Enligt utredningen blir det nödvändigt att söka avgränsa de fall i vilka ekonomisk utredning skall krävas vid utökning av rörelse.

Jag delar utredningens uppfattning att man kan ifrågasätta nödvändigheten av att kräva förnyad utredning och prövning vid varje utökning av rörelsen. Värdet av en förnyad prövning med anledning av lastökningar torde i de flesta fall vara obetydligt med hänsyn till att det

är fråga om mindre ökning av den redan befintliga kapaciteten. Sådana mindre ökning, som ofta kan ha sin grund i utbyten av äldre fordon mot modernare, kan inte antas ha någon inverkan på trafikutövarnas möjligheter att bedriva sin rörelse under sunda ekonomiska förutsättningar. Kravet på förnyad prövning leder till inte obetydliga kostnader för den enskilde och en fördröjning av ärendenas handläggning. Den skiftande praxis som f. n. råder inger också betänkligheter från rättssäkerhetssynpunkt.

Det kan emellertid såsom utredningen har anfört i vissa fall vara befogat att kräva förnyad utredning även vid utökning av rörelsen. Som exempel kan anges det fall där en trafikutövar, som med stöd av beställningstrafiktillstånd bedriver distributionstrafik med en lätt lastbil, övergår till att bedriva långväga transport med betydligt tyngre fordon. Det är uppenbart att helt andra ekonomiska förutsättningar kommer att gälla för trafikutövaren vid en sådan förändring av rörelsens inriktning. Fallet är närmast att jämställa med en ny ansökan om trafiktillstånd. Såsom utredningen har påpekat blir det dock nödvändigt att göra en avgränsning i fråga om i vilka fall ekonomisk utredning skall krävas vid utökning av rörelse. En sådan avgränsning måste nödvändigtvis göras schablonmässigt.

Utredningen har ansett att förnyad ekonomisk utredning som regel skulle behövas endast i sådana fall där utökningen innebär att den totala lastkapaciteten ökar med över 50 %. En sådan lösning kan enligt min mening vara godtagbar för de flesta fall, men den ger inte helt tillfredsställande resultat i alla lägen. För den som driver närdistribution med en lastkapacitet om kanske två ton kan redan ett byte till ett modernare fordon i motsvarande storleksklass leda till att 50-procentgränsen överskrids. För den som driver en större rörelse kan å andra sidan även en kapacitetsökning som understiger 50 % innebära en tämligen omvälvande förändring av förutsättningarna för rörelsens bedrivande. Svårigheterna att i mera generella termer ange en helt tillfredsställande avgränsning talar enligt min mening för att föreskrifter för avgränsningen bör ges av en därtill lämpad myndighet.

Sammanfattningsvis innebär det jag nu har anfört att en viss, mera omfattande kapacitetsökning bör föranleda en förnyad ekonomisk lämplighetsprövning på grundval av ett utredningsunderlag som tillståndshavaren ger in till länsstyrelsen innan kapacitetsutvidgningen sker. Bedömningen skall självfallet avse varje enskild kapacitetsökning för sig och ökningen skall således inte beräknas med hänsyn till den ursprungliga kapaciteten. Den skall givetvis helt inriktas på trafikutövarns ekonomiska förutsättningar att driva den utökade rörelsen.

Som jag nyss har anfört bör normer ges för den förnyade prövningen. Dessa normer bör beslutas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Lämpligast torde vara att regeringen överlåter åt transport-

nämnden att besluta de föreskrifter som behövs. Transportnämnden har enligt YTF redan i dag vissa uppgifter med avseende på den yrkesmässiga trafiken. Nämnden är också tillståndsmyndighet i fråga om internationell yrkesmässig trafik. Vid prövning av ansökningar om sådana tillstånd tillämpar nämnden samma prövningsförfarande — bl. a. i fråga om sökandens ekonomiska lämplighet — som länsstyrelserna när det gäller inrikes yrkesmässig trafik. Det torde därför ligga väl i linje med nämndens verksamhet att utfärda sådana föreskrifter som jag nu har nämnt.

Utredningen har föreslagit vissa ändringar av innehållet i den blankett som f. n. används för den ekonomiska utredningen. Bl. a. har föreslagits att blanketten kompletteras med underskrift och försäkran om riktigheten av lämnade uppgifter. Förslaget har inte föranlett några erinringar från remissinstanserna.

Jag biträder utredningens förslag om komplettering av blanketten. Krav på försäkran bör utgöra en avhållande faktor när det gäller den som frestas att lämna oriktiga uppgifter eller göra orealistiska antaganden för att få utredningen att framstå som för honom positiv. Det är emellertid inte lämpligt att knyta an till bestämmelserna om osann försäkran i brottsbalken med hänsyn till att dessa tar sikte endast på rena fakta och inte rimlighetsbedömningar. Vad sökanden har att försäkra bör kunna formuleras så att uppgifterna i utredningen och därtill hörande bilagor, såvitt gäller faktiska förhållanden, är riktiga och att i övrigt uppgifterna lämnats efter bästa förstånd. Till denna försäkran bör finnas en straffsanktion.

Jag avser att senare i samråd med transportnämnden och länsstyrelsernas organisationsnämnd företa en översyn av blankettinnehållet även i övrigt. Som blanketten är utformad i dag är den mindre lämplig för sökande som är juridisk person eller fysisk person som avser att driva rörelsen med mer än en bil.

I dag får endast auktoriserade revisorer godtas som granskningsmän. Utredningen har föreslagit att även kategorin godkända revisorer ges behörighet att granska den ekonomiska utredningen. Jag delar denna uppfattning.

Vad gäller erfarenhetsprövningen kan man konstatera att det ursprungliga syftet med prövningen torde ha varit att tillgodose mera konsumentskyddsbetonade intressen, dvs. allmänheten skulle kunna lita på att den som övertog ansvaret för säkerheten av trafik kundernas person och egendom hade personliga kvalifikationer härför.

Utredningen framhåller bl. a. att kravet på erfarenhet torde göra sig gällande med betydligt större tyngd i dag än det gjorde när kravet infördes. Utredningen diskuterar — med hänvisning till vad som gäller i vissa europeiska länder — om man bör införa någon form av krav på teoriska kunskaper som en utbyggnad av gällande lämplighetspröv-

ning. Enligt utredningen skulle en sådan utbyggnad vara värdefull. Utredningen avvisar emellertid en sådan lösning med hänvisning till att man så långt möjligt bör undvika att skapa nya utbildningsformer, med tanke inte minst på de praktiska och ekonomiska problem detta kan medföra. Utredningen har emellertid tagit fasta på den yrkesförarutbildning som erbjuds i dag och funnit att denna ger kunskaper i sådana avseenden som är väsentliga även för åkeriföretagarna. Utredningen kommer fram till att en utbyggnad av lämplighetsprövningen så att man av sökanden kräver att han innehar körkort lägst klass xBCxE (C-behörighet) leder till en höjd kunskapsnivå hos åkeriföretagarna både i fråga om teoretiska insikter och när det gäller den praktiska delen av transportverksamheten. Kan sökande som inte har sådant körkort visa att han ändå har ett motsvarande yrkeskunnande bör enligt utredningen undantag från själva körkortskravet kunna medges.

Det stora flertalet remissinstanser — däribland Svenska åkeriförbundet och Svenska transportarbetareförbundet — har godtagit utredningens förslag.

Jag delar utredningens uppfattning att kravet på erfarenhet torde göra sig gällande med betydligt större tyngd i dag än tidigare. Nya faktorer har kommit in i bilden. Den moderna transportapparaten med dess utvecklade metoder för godshantering och nya lastsystem, nödvändigheten av en genomtänkt transportplanering och ett effektivt resursutnyttjande samt samhällets önskemål om en utveckling av en företagsstruktur inom åkerinäringen, som medger en sund och rationell drift, ställer helt andra krav på en trafikutövare i dag än vid tiden för YTF:s tillkomst. Jag vill också framhålla säkerhetsaspekten. Trafikutövaren, som har ansvaret för trafikens uppläggning och planering, fordonsparkens sammansättning och skick, personalens arbetstider etc., bör ha en ingående kännedom om de bestämmelser som gäller och de faktiska förhållanden — t. ex. i fråga om teknik, godshantering m. m. — som styr verksamheten. Vid anbudsgivande och vid antagande av transportuppdrag måste beaktas bestämmelser om fordons och vägars belastning, högsta tillåtna hastigheter, arbets- och vilotider för personalen osv. Vidare måste hänsyn tas till att olika slag av gods ställer olika anspråk i fråga om fordonens utrustning, lastens förankring och hantering etc. Av särskild betydelse inom vissa sektorer blir alltmer de krav som ställs i fråga om transporter av farligt gods och som fordrar en god kännedom om gällande bestämmelser och godsets art.

I likhet med utredningen kan jag inte ansluta mig till tanken att införa en särskild utbildning, vilken skulle utgöra ett krav för att få utöva yrkesmässig lastbilstrafik. Detta skulle vara alltför långtgående och skulle kunna medföra praktiska och ekonomiska problem inte minst för den enskilde. Såsom också utredningen har kommit fram till innehåller den yrkesförarutbildning som leder fram till C-behörighet moment som

är väsentliga även för åkeriföretagarna. Kursplanerna innefattar — förutom ren körundervisning och undervisning om fordons funktion och skötsel — även undervisning i ämnen som tar sikte på elevens verksamhet inom yrkestrafiken. Jag kan som exempel nämna sådana ämnesområden som författningskunskap, arbetsmarknads- och arbetarskyddsfrågor samt företagspolitiska och ekonomiska frågor. Vidare omfattar undervisningen frågor om transportkostnader, kalkylering, godshantering och transportplanering. Man kan alltså konstatera att det redan nu finns en utbildningsform som täcker de viktigaste ämnesområdena.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört förordar jag att lämplighetsprövningen byggs ut så att man av sökande av tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik kräver att han innehar körkort lägst klass xBCxE.

Som har framgått av det tidigare är avsikten med mitt förslag om krav på C-behörighet att säkerställa att trafikutövaren har tillräckliga kunskaper om den transportverksamhet han avser att utöva. Sådana kunskaper kan förvärfvas genom utbildning eller praktisk erfarenhet. Självfallet skall den som har lång erfarenhet av yrkesmässig trafik eller kunskaper som motsvarar dem som kan erhållas genom yrkesförarutbildningen, men som saknar C-behörighet, också kunna meddelas tillstånd. Jag vill i sammanhanget nämna att motsvarande teoretiska kunskaper kan erhållas bl. a. genom den utbildningsverksamhet som anordnas i Svenska åkeriförbundets regi.

Undantag från kravet på C-behörighet bör sålunda kunna medges om sökanden har ett yrkeskunnande som kan anses motsvara det som genomgången yrkesförarutbildning ger. Är sökanden juridisk person bör undantag kunna medges, om det med hänsyn till rörelsens storlek och organisation och vad som i övrigt är känt om rörelsen får anses uppenbart att tillräckligt yrkeskunnande finns inom denna. Även i övrigt kan det givetvis tänkas att det av särskilda skäl är befogat att medge undantag, t. ex. då det rör sig om fall där den planerade trafiken väl formellt är att anse som yrkesmässig lastbilstrafik men verksamheten inte framstår som åkerirörelse i egentlig mening. Fråga om undantag bör prövas av tillståndsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen.

Det kan förutses att behov av preciseringar kommer att föreligga när det gäller frågan vad som är att anse som "motsvarande yrkeskunnande". Dessa normer bör beslutas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Lämpligast torde vara att regeringen överlåter åt TSV — som i dag meddelar föreskrifter i fråga om körkortsutbildningen — att besluta härom.

Vad avser den del av lämplighetsprövningen som tar sikte på sökandens vederhäftighet, dvs. den personliga vandeln, har en viss praxis utbildat sig i fråga om tillämpningen. Främst har avseende fästs vid frågan om sökanden är belastad genom lagföring för brott av olika slag. De förseelser som framför allt beaktas är förmögen-

hetsbrott, gäldenärsbrott och förseelser mot olika bestämmelser i vägtrafik- och yrkestrafiklagstiftningen. Utredningen anser att den ordning som genom praxis har utbildats i fråga om vandelsprövningen i stort sett bör gälla även fortsättningsvis. Utredningen förordar emellertid att prövningen — med större betoning av säkerhetsaspekterna — får en delvis annan tyngdpunkt och att man i författningstexten närmare preciserar vilken typ av överträdelser som bör beaktas vid vandelsprövningen. Detta skulle enligt utredningen underlätta en enhetlig rättstillämpning och understryka vikten av prövningen.

Jag bedömer denna del av prövningen som ett viktigt led i den totala lämplighetsprövningen. En person som är belastad med allvarliga förseelser bör normalt inte betros med trafikstillstånd. Tillståndsmyndigheternas nuvarande bedömningar har i viss utsträckning kommit att utgå från de anspråk som en transportköpare bör kunna ställa på en transportör. Grunderna för koncessionssystemet i fråga om den yrkesmässiga trafiken har emellertid förändrats. Numera är det — förutom trafikplaneringssynpunkter och andra sådana aspekter — säkerhetsintresset som står i förgrunden. Jag förordar därför i likhet med utredningen att vederhäftighetsprövningen får en delvis annan — på säkerheten inriktad — tyngdpunkt.

Bakom vederhäftighetsprövningen ligger självfallet tanken att man med utgångspunkt i sökandens tidigare verksamhet och vandel skall kunna göra en bedömning rörande hans förutsättningar att driva den yrkesmässiga trafiken på lämpligt sätt. I fråga om säkerhetsaspekten betyder detta att en person som tidigare har visat bristande respekt för sådana säkerhetsinriktade regler som avser hastighet, vägars och fordons belastning, fordonens beskaftenhet och utrustning, arbets- och vilotidsbestämmelser kan utgöra en betydande risk i trafiken. Detta gäller särskilt som åsidosättande av sådana bestämmelser vid trafikutövningen ofta torde vara förenat med en ekonomisk fördel. Denna kan vara så stor att den inte tillfredsställande kan motverkas av de vanliga straffrättsliga sanktionerna i form av böter. Det jag nu har nämnt belyser vikten av att vederhäftighetsprövningen får en lämplig inriktning. Jag har nyss gett exempel på vilka typer av överträdelser som bör beaktas i främsta rummet. Det skulle enligt min mening underlätta en enhetlig rättstillämpning och understryka vikten av prövningen, om grunden för denna närmare anges i författningstexten på motsvarande sätt som har skett i fråga om återkallelsegrunderna i 19 § 1 mom. YTF. Jag förordar att en precisering sker. Preciseringen bör — i enlighet med utredningens av remissinstanserna godtagna förslag — utformas så att vid prövningen av sökandens vederhäftighet särskilt skall beaktas om han har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarligare överträdelser av bestämmelser om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning, fordons hastighet eller andra från säkerhetssynpunkt väsentliga bestämmelser,

om han fällts till ansvar enligt YTF eller om han i övrigt brutit i allmän laglydnad i sådan utsträckning att han kan antas vara olämplig som trafikutövare.

Ett slopande av kravet att särskilda skäl skall föreligga för att juridiska personer skall kunna meddelas trafik tillstånd kräver enligt utredningen en särskild inriktning av lämplighetsprövningen i fråga om juridiska personer.

Utredningen har kommit fram till att lämplighetsprövningen — såvitt avser erfarenhet, vandel, yrkeskunnande etc. — måste ges en sådan inriktning att man därigenom når den person i företaget som har det närmaste ansvaret för trafikutövningen. Man bör således slå fast på vem lämplighetskraven skall ställas. Utredningen har ingående behandlat frågan om lämpliga lösningar. Förslagen har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna och jag vill för egen del ansluta mig till vad utredningen har föreslagit. I det följande redovisar jag de närmare riktlinjerna för lämplighetsprövningen i fråga om juridiska personer.

Eftersom det i fråga om *aktiebolag* ostridigt förhåller sig så att bolagets ledningsorgan — verkställande direktören och styrelsen — är sista handsansvarigt, bl. a. då det gäller att driva företaget så att man inte kommer i konflikt med olika bestämmelser exempelvis i YTF, är det naturligt att lämplighetsprövningen inriktas på bolagets ledningsorgan. I första hand kommer då i fråga verkställande direktören, där sådan finns, och i annat fall styrelseledamot med motsvarande ansvar.

I de fall *bolag med verkställande direktör* söker trafik tillstånd bör som huvudregel gälla att lämplighetsprövningen skall avse denne. Prövningen bör motsvara den som sker i fråga om den som söker tillstånd i eget namn och alltså i första hand gå ut på att utröna huruvida han med hänsyn till vandel och personliga förhållanden i övrigt kan anses lämplig att ha ansvaret för att rörelsen bedrivs på ett riktigt sätt. Prövning av verkställande direktörens ekonomiska förhållanden bör — vid sidan av den som avser själva bolaget — i allmänhet inte vara nödvändig. Om särskilda skäl föranleder det bör emellertid tillståndsmyndigheten pröva även vederbörandes ekonomiska förhållanden. Sådana särskilda skäl kan vara att tillståndsmyndigheten har vetskap om att verkställande direktören i bolaget tidigare har drivit rörelse som har gått i konkurs eller att han häftar i skuld för skatter eller allmänna avgifter. Å andra sidan bör den på vilken lämplighetsprövningen inriktas ha möjlighet att lämna den information om sin person och sina ekonomiska förhållanden som han finner lämplig, vilket kan vara i hans intresse om bolagets ställning är mindre stark.

Från huvudregeln måste man emellertid göra undantag. Syftet med prövningen bör vara att man får grund för antagandet att den person som har ansvaret för trafikens bedrivande och som har den verkliga kontrollen över verksamheten är lämplig att ta detta ansvar. I stora

företag kan verkställande direktören ha begränsade förutsättningar att utöva kontroll över hur transportverksamheten bedrivs. Det bör i sådana fall vara möjligt för bolaget att i ansökan ange den person i företaget som har utsetts att ha ansvaret för transportverksamheten. Lämplighetsprövningen skall då avse denne. En ordning som innebär att man frångår huvudregeln måste emellertid tillämpas restriktivt och bör komma i fråga endast när det framgår klart att verkställande direktörens kontakt med och möjligheter att kontrollera transportverksamheten är ringa. Som exempel kan nämnas den typ av företag som bedriver yrkesmässig trafik endast som en mindre del av den egentliga verksamheten.

När det gäller *bolag utan verkställande direktör* — ett arrangemang som är tillåtet i bolag vars aktiekapital eller maximikapital inte uppgår till en miljon kronor — är det inte möjligt att rent generellt ange vad som bör gälla. Denna typ av bolag torde vara vanlig inom åkeribranschen. Ofta består styrelsen av endast en person eller kan en av styrelseledamöterna ha hela ansvaret för bolagets verksamhet. Vad som har föreslagits om prövning av verkställande direktören i lämplighetshänseende bör då gälla denne styrelseledamot. I andra fall kan ansvaret för bolagets verksamhet vara uppdelat på flera personer. Lämplighetsprövningen bör då i första hand inriktas på den som har att svara för transportförsäljningen och utnyttjandet av fordonen i rörelsen. För att uppnå syftet med prövningen måste man därför kräva att bolaget som söker tillstånd redovisar de funktioner som envar av dess företrädare har i rörelsen. Vidare bör krävas att bolaget i ansökan anger någon som ansvarig föreståndare. Denne bör då ha de funktioner i bolaget som nyss har nämnts.

Jag vill i sammanhanget ta upp frågan om *återkallelse av bolagstillstånd*. Enligt 19 § YTF kan tillstånd återkallas under vissa förutsättningar. En fysisk person kan genom en rad omständigheter komma i en sådan situation att han vid en ny ansökan om trafikstillstånd inte skulle godtas vid en lämplighetsprövning. De omständigheter som visar att han är olämplig behöver emellertid inte direkt vara hänförliga till sådana som kan föranleda återkallelse enligt 19 §. Motsvarande bör gälla i fråga om den person — verkställande direktör eller styrelseledamot — på vilken lämplighetsprövningen inriktas vid ansökan om tillstånd. Det är också naturligt att ett personskifte utlöser en ny lämplighetsprövning. Denna situation kan närmast liknas vid den prövning som — med avseende på den personliga lämpligheten — sker vid överlåtelse av tillstånd mellan fysiska personer.

I likhet med utredningen anser jag inte att systemet för omprövningen behöver utformas så att den juridiska personens tillstånd förnyas. Ett underkännande av den nye verkställande direktören eller styrelseledamoten bör i stället anges som en återkallelsegrund.

En förutsättning för att en ny prövning skall kunna ske är givetvis att personskiftet kommer till tillståndsmyndighetens kännedom. Uppgifts-

skyldighet i detta hänseende bör därför åläggas tillståndshavaren. Denna skyldighet bör även omfatta förändringar med avseende på den person som — utan att vara verkställande direktör eller styrelseledamot — har godkänts som ansvarig för trafiken.

Också i fråga om kraven på erfarenhet och yrkeskunnande bör prövningen i fråga om aktiebolag inriktas på verkställande direktör, styrelseledamot och i vissa fall även på sådan person i företaget som har ansvaret för transportverksamheten. En sådan lösning ger i flertalet fall det resultat man vill uppnå, nämligen att den eller de personer som i företaget är ansvariga för trafiken besitter erforderligt yrkeskunnande. Rimligen är det så att det är först i fråga om mycket stora företag som ett krav på viss körkortsbehörighet blir mindre meningsfullt. I de större företagen är ansvaret för de olika funktionerna uppdelat på ett antal personer med skilda ansvarsområden. Jag anser att man bör kunna utgå från att dessa personer — redan på grund av den prövning som företaget måste göra — har det yrkeskunnande och den erfarenhet som behövs för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt. Såsom jag har anfört i det föregående bör därför ges möjlighet att medge undantag från huvudregeln i sådana fall där det med hänsyn till företagets storlek och organisation och vad som i övrigt är känt om företaget får anses klarlagt att tillräckligt yrkeskunnande finns representerat inom detta.

Vad gäller prövningen av en *ekonomisk förening* bör — i likhet med vad som har föreslagits beträffande aktiebolag utan verkställande direktör — denna inriktas på den av styrelseledamöterna som har ansvaret för trafikutövningen. Även i fråga om ekonomisk förening bör man kräva redovisning av de funktioner envar av föreningens företrädare har liksom uppgift om vem som skall vara ansvarig.

Vad slutligen beträffar den personliga lämplighetsprövningen i fråga om *handelsbolag* och *kommanditbolag* kan man konstatera att var och en av bolagsmännen i ett handelsbolag är berättigad att vidta förvaltningsåtgärd samt, om inte annat har avtalats, företräda bolaget. Med hänsyn härtill är det motiverat att kriterierna för lämplighetsprövningen genomgående tillämpas på samtliga bolagsmän. Vidare måste man kräva att bolaget lämnar uppgifter för det fall att ny bolagsman tillkommer. Sådan uppgift skall då utlösa lämplighetsprövning av den nye bolagsmannen.

I fråga om kommanditbolag anser jag att det saknas anledning att göra någon åtskillnad i prövningshänseende mellan det renodlade handelsbolagsfallet och fallet med kommanditbolag. Mitt förslag innebär därför att även kommanditdelägare skall bli föremål för lämplighetsprövning liksom att uppgiftsskyldighet bör gälla vid förändringar i bolagets sammansättning.

4.1.5 Laglydnaden och övervakningen

Vad gäller efterlevnaden av belastningsbestämmelserna kan konstateras att lagen (1972: 435) om överlastavgift (ändrad senast 1975: 1413) har haft en god effekt när det gällt att nedbringa antalet överskridanden av belastningsbestämmelserna. Under senare år vidtagna ändringar av bruttoviktsbestämmelserna har också främjat efterlevnaden.

Traktorer och traktortåg omfattas inte av systemet med överlastavgift. Denna fråga behandlades i samband med att överlastavgiften infördes. Med hänvisning till att traktorekipage skiljer sig från andra motorfordon i bl. a. skatte- och registreringshänseende anfördes i prop. 1972: 81 att ett system med överlastavgifter bl. a. skulle leda till vissa tillämpningssvårigheter i fråga om traktorekipagen. Denna fordonskategori ansågs tills vidare bära lämnas utanför avgiftssystemet. Riksdagen (TU 13, rskr 232) godtog uttalandena i propositionen.

Utredningen har behandlat frågan och konstaterat att det hittills inte har märkts några negativa effekter av beslutet. Någon överströmning av transporter från lastbil till traktortåg har — såvitt är känt — inte skett. Utredningen har inte funnit anledning förorda att även traktorekipagen skall omfattas av lagen om överlastavgift.

Svenska åkeriförbundet har tagit upp frågan i sitt remissyttrande. Enligt min mening kan det inte uteslutas att traktorekipagens särbehandling kan innebära vissa konkurrensfördelar i förhållande till övrig yrkesmässig godstrafik. Jag anser emellertid att tillräckligt underlag f. n. inte finns för ett definitivt ställningstagande i frågan. Jag vill här hänvisa till att trafikpolitiska utredningen under innevarande år kommer att presentera sitt slutbetänkande som behandlar vägkostnadsansvaret. Vidare pågår inom vägtrafikskatteutredningen (B 1977: 05) en översyn av vägtrafikskattelagstiftningen. Innan man tar slutlig ställning till om traktorekipagen bör omfattas av lagen om överlastavgift, bör man enligt min mening avvakta resultaten av de utredningar som nyss har nämnts. Självfallet bör den fortsatta utvecklingen följas uppmärksamt.

Frågan om bestämning av vikten av lastbilars och släpvagnars last liksom frågan om lastindikatorer på tyngre fordon aktualiserades i prop. 1972: 81 i samband med förslagen om överlastavgift.

Under hösten 1972 uppdrogs åt statens vägverk att utreda frågan om utveckling och förbättring av olika metoder för bestämning av vikten av lastbilars och släpvagnars last. Uppdraget redovisades i en slutrapport under hösten 1974.

Vägverket föranstaltade i samband med sitt uppdrag om en specialundersökning i syfte att utröna förekomsten av olika typer av lastindikatorer. Som en försöksverksamhet lät verket montera lastindikatorer av typ Loadax på 550 av verkets boggibilar. Indikatorerna användes därefter under olika klimatiska förhållanden. Verkets beslut att montera lastindi-

katorer på sina fordon baserade bl. a. på beräkningar av de kostnader underlaster — som en garanti för att undvika överlast — skulle medföra för verket. Beräkningarna är baserade på uppgifter rörande den årliga mängden masstransporter som utförts med de bilar som deltog i försöket. Resultatet av beräkningarna visar att redan en minskning av den tillåtna lasten med 500 kg ger en ökad transportkostnad av 4 500 kr. per bil och år. Med ledning av dessa beräkningar framgår, enligt verket, att investeringarna i lastindikatorer kan avskrivas redan under första året vid en så pass låg utnyttjningsökning som angivna 500 kg. Verkets erfarenheter av försöket var alltså positiva.

Utredningen har bedömt det som angeläget att överväga förutsättningarna för lagstiftning om användning av lastindikator. En lagstiftning förutsätter att tillräckligt antal lastindikatorer finns tillgängliga och kan monteras inom föreskriven tid liksom att den ökade efterfrågan inte medför omotiverade prisökningar. Det förhållandet att kanske endast ett fabrikat kommer att finnas på marknaden under ett inledningsskede — möjligen under ett par år — erbjuder enligt utredningen vissa problem som måste lösas innan en lagstiftning är möjlig.

Utredningen förordar att en kontakt tas från statsmakternas sida med tillverkare/generalagent för att undersöka om vederbörande kan garantera mätnoggrannhet, tillförlitlighet, service och prisutveckling liksom att tillräckligt antal lastindikatorer finns tillgängliga för den händelse skyldighet att använda sådan utrustning blir obligatorisk. Enligt utredningen bör möjligheterna prövas att nå fram till ett bindande avtal rörande angivna förhållanden. Genom ett sådant avtal skulle tillverkaren få underlag för det ytterligare utvecklingsarbete som kan behövas och för utbyggnad av servicenät. För statsmakterna skulle avtalet erbjuda en grund för lagstiftning.

Det övervägande antalet remissinstanser — bl. a. TSV, Statsanställdas förbund och Svenska transportarbetareförbundet — tillstyrker utredningens förslag i lastindikatorfrågan. Man framhåller bl. a. de transportekonomiska fördelar lastindikatorn har, liksom att den har en gynnsam inverkan på trafiksäkerheten. På vissa håll intar man emellertid en tveksam hållning och hänvisar bl. a. till att de tekniska lösningar som finns i marknaden inte är tillräckligt utprovade. Liknande skäl åberopas av det fåtal remissinstanser som avstyrker utredningens förslag.

För egen del vill jag anföra följande.

Det är ur flera synpunkter väsentligt att belastningsbestämmelserna efterlevs. Ett överlastat fordon utgör en stor trafiksäkerhetsrisk. Vid överskridande av fordonets totalvikt försämras bromsegenskaperna avsevärt. Överbelastningen innebär risk för brott på fordonets bärande delar. Ett överlastat eller fellastat fordons köregenskaper försämras och snedbelastningarna innebär att vissa axlar, hjul och däck utsätts för större påfrestningar än vad de är dimensionerade för.

Överskridande av högsta tillåtna axel- och boggitryck medför vidare en onormal förslitning av vägarna och påtagliga risker för brobeståndet. Skatten för de tyngre fordonen är beräknad med hänsyn till tillåtna axel- och boggitryck. Härigenom har kostnaderna för denna nedslitning kommit att övervältras på övriga bilister.

Genom övervältringen har förutsättningarna för utvecklingen av vissa delar av lastbilstrafiken snedvridits. De vinster som kan göras genom överlastar pressar priserna. Härigenom utsätts de åkare som följer gällande föreskrifter för en illojal konkurrens. Vidare rubbar överlasterna konkurrensförutsättningarna för andra trafikmedel.

Det är allmänt känt att det föreligger svårighet att utan särskilda hjälpmedel mäta vikten av vissa laster. Det gäller kanske framför allt sand, grus och skogsprodukter, där samma lastvolym kan ha olika vikt beroende på fuktighetsgraden hos lasten. Svårigheten att på ett lätt och tillförlitligt sätt mäta lastvikten medför att transportören ofta tvingas att köra med underlast för att försäkra sig om att han håller sig inom belastningsbestämmelsernas ram. Underlastar innebär såväl samhällsekonomiskt som transportekonomiskt klara nackdelar. När det gäller transportekonomin anser jag att den utvärdering som vägverket har gjort av försöksverksamheten med lastindikatorer talar sitt tydliga språk.

I strävandena att komma till rätta med de problem som är förknippade med såväl överlastar som underlastar bör lastindikatorer vara till god hjälp.

När det gäller utredningens överväganden rörande frågan om lagstiftning om lastindikatorer liksom vissa remissinstansers tveksamma hållning bör man hålla i minnet att utredningens överväganden baserar sig på förhållanden som ligger omkring tre år tillbaka i tiden.

Den tekniska utvecklingen inom lastindikatorområdet har fortsatt. Flera svenska företag har intresserat sig för sådan apparatur. Några av dessa har — i samarbete med bilindustrin — tagit fram och marknadsfört lastindikatorer, som efter långtgående utprovningar har visat sig väl motsvara de krav som bör ställas på en tillförlitlig mätutrustning. Indikatorerna — som bygger på avancerad elektronik — har också visat sig tåla de påfrestningar som t. ex. en bil för anläggningstransporter utsätts för. Utvecklingen har alltså gått så långt att de argument som har anförts emot lagstiftning inte längre kan anses ha någon avgörande tyngd.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört förordar jag att lagstiftning införs om användning av lastindikatorer på tyngre fordon.

Vad gäller de fordonskategorier för vilka ett obligatorium bör gälla förordar jag att det främst bör omfatta lastbilar som har tre eller flera hjulaxlar och släpfordon med två eller flera hjulaxlar och som är inrättade för att dras av lastbil. Härigenom kommer sådana tyngre fordon som används för anläggnings- och virkestransporter att falla under obligatoriet. Som jag tidigare har anfört är det just i fråga om sådana

transporter som de största svårigheterna att mäta lastvikten föreligger. Det kan inte uteslutas att även andra typer av fordon än de jag nyss har nämnt bör omfattas av obligatoriet. Jag tänker då t.ex. på enaxliga släpvagnar som används för grustransporter. Den närmare avgränsningen av vilka tyngre fordon som bör omfattas av lagstiftningen får övervägas i samband med att föreskrifterna utfärdas.

Jag har övervägt frågan om lagstiftningen skall omfatta såväl nya som äldre fordon. Därvid har jag kommit fram till att montering av lastindikatorer på det äldre fordonsbeståndet skulle komma att medföra praktiska och ekonomiska problem. Jag förordar därför att lagstiftningen skall omfatta endast nytillverkade fordon.

För att ge bl. a. bil- och släpvnstillverkare skäligt rådrum för att förbereda reformen krävs en viss övergångstid. Enligt de bedömningar som nu kan göras bör denna sättas till ca två år. Riktpunkten bör sålunda vara, att lastindikatorer skall finnas på fordon av 1981 eller senare års modell.

Det är självfallet viktigt att den lastindikatorutrustning som erbjuds på marknaden är tillförlitlig bl. a. vad beträffar mätnoggrannhet och tillförlighet. Föreskrifter bör därför meddelas om att lastindikatorer skall vara typgodkänd. TSV bör bemyndigas att föreskriva att utrustningen skall vara av typ som har godkänts av verket eller annan myndighet.

Eftersom numera flera olika fabrikat finns tillgängliga och utrustningskravet avses gälla endast nya fordon, finns inte längre behov av särskilda åtgärder från statsmakternas sida för att säkra tillgången till utrustning, service etc.

Vad gäller övervakningen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken kan man inledningsvis konstatera att i länsstyrelsernas ansvar för den yrkesmässiga trafiken ligger en skyldighet att följa hur tillståndshavarna sköter sin verksamhet med avseende på efterlevnaden av gällande bestämmelser och att vidta åtgärder i de fall där det är påkallat. Utredningen har påpekat att förhållandena när det gäller tillståndsmyndigheternas övervakande funktion är bristfälliga. Enligt utredningens mening torde en orsak här till vara att yrkestrafikregistren i sin nuvarande utformning inte är till någon större hjälp när det gäller övervakningen. Jag återkommer här till i det följande.

Ett kraftfullt agerande från länsstyrelsernas sida är en väsentlig faktor när det gäller tillsynen av yrkestrafiken. Viktigt är emellertid också att åtgärder sätts in på ett tidigt stadium och helst innan misskötsamheten har gått så långt att det kan finnas anledning att återkalla tillståndet. Angivandet i 19 § 1 mom. andra punkten YTF av förutsättningarna för varning torde emellertid, såsom utredningen anför, innebära att varning kan meddelas först då återkallelseanledning föreligger. Detta får anses vara en brist. Förutsättningarna för varning

bör därför i stället formuleras så att varning skall meddelas då det i den yrkesmässiga trafiken har förekommit sådana missförhållanden att fråga om återkallelse kan tas upp till prövning om rättelse inte sker. Att möjlighet införs att "tidigarelägga" varningen behöver inte innebära att varning är utesluten i en situation där tillståndshavaren har gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse som kan föranleda återkallelse av tillståndet. Förcligger sådant fall men bedömer tillståndsmyndigheten att tillståndshavaren skall låta sig rätta, kan denne knappast anses olämplig att fortsätta verksamheten, åtminstone under viss tid efter vars förlopp tillståndsfrågan bör kunna tas upp på nytt.

Vad jag har anfört i det föregående aktualiserar frågan om vilken länsstyrelse som skall utöva tillsynen över tillståndshavares trafik. Förslagen om upphävande av bestämmelserna om lokalområden och stationsort innebär att en viss trafikutövers trafik inte längre kommer att vara lokalt begränsad. Enligt min mening bör fråga om trafikstillstånd för yrkesmässig lastbilstrafik prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finns. Denna länsstyrelse bör sedan även fortsättningsvis svara för tillståndsmyndighetens uppgifter i fråga om det meddelade trafikstillståndet.

Utredningen har lämnat en redovisning av hur polisens övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken fungerar. Därvid har framhållits de svårigheter som polisen har i dag när det gäller att snabbt få fram uppgifter om tillståndshavarna och de särskilda villkor som kan vara förknippade med tillstånden. Utredningen har — i avvaktan på ett centralt yrkestrafikregister — föreslagit att bestämmelser införs om skyldighet att under färd medföra tillståndshandlingar. Förslaget har under remissbehandlingen föranlett erinringar från Svenska åkeriförbundet, som hävdar att det måste ankomma på de tillståndsgivande myndigheterna att se till att de uppgifter som behövs finns lätt tillgängliga i ett modernt och aktuellt databaserat register.

Jag delar den kritik som har framförts mot utredningens förslag. Jag anser inte att man — som någon form av provisorisk lösning — skall ålägga tillståndshavaren den av utredningen föreslagna skyldigheten. Kontrollfrågorna bör i stället lösas genom ett system med beteckningsmärken och ett modernt yrkestrafikregister. Jag skall i det följande behandla dessa båda frågor.

Utredningen anser det viktigt att fordon i yrkesmässig trafik utmärks med särskilda beteckningsmärken. Detta är motiverat inte endast med hänsyn till de övervakande myndigheterna utan också med tanke på transportköparansvaret och den undersökningsplikt som åligger transportköparen i fråga om tillståndsinnehav.

I dag finns visserligen skyldighet att ha fordon i yrkesmässig lastbils-

trafik utmärkta. Den ordning som nu gäller har emellertid visat sig vara högst bristfällig. Beteckningsmärkena anskaffas av trafikutövarna själva utan offentlig kontroll. Detta har medfört att oegentligheter — såsom tillgrepp av och handel med beteckningsmärken — har blivit vanliga. Vidare finns inga straffsanktioner knutna till de bestämmelser om beteckningsmärken som gäller f. n. Det föreligger därför enligt min mening ett uppenbart behov av att modernisera systemet med beteckningsmärken såvitt avser yrkesmässig lastbilstrafik.

Jag vill i sammanhanget erinra om de bestämmelser om beteckningsmärken som gäller i fråga om yrkesmässig trafik med buss enligt kungörelsen (1975: 883) om utmärkning av buss i beställningstrafik. Beteckningsmärken tillhandahålls enligt kungörelsen av TSV, sedan fordon har anmälts för användning i yrkesmässig trafik. TSV har nyligen av regeringen fått i uppdrag att se över bussmärkessystemet. Jag avser att senare föreslå regeringen att uppdra åt TSV att utarbeta ett system med utmärkning även av fordon i yrkesmässig lastbilstrafik. TSV bör därvid kunna dra erfarenheter av gällande ordning för utmärkning av bussar i beställningstrafik, liksom av resultatet av det uppdrag jag nyss har nämnt.

Som jag har framhållit tidigare är en av orsakerna till de problem som f. n. finns när det gäller övervakningen av den yrkesmässiga trafiken de bristfälliga yrkestrafikregistren. Dessa är i sin nuvarande utformning ofullständiga, otidsenliga och personalkrävande. På grund av bl. a. svårigheterna att få fram de uppgifter ur registren som behövs för olika kontrollåtgärder är de inte till någon större hjälp vid övervakningen.

Utredningen har pekat på behovet och föreslagit att ett centralt yrkestrafikregister inrättas. Remissinstanserna delar samstämmigt utredningens uppfattning. Även för egen del anser jag att behovet av ett sådant register är klart dokumenterat. Mina överväganden i det följande gäller av naturliga skäl all yrkesmässig trafik och inte endast lastbilstrafiken.

Behovet av ett lättillgängligt och fullständigt yrkestrafikregister föreligger inte endast vad beträffar polisens och tillståndsmyndigheternas övervaknings- och kontrollfunktioner. Även transportköparna har — med tanke på transportköparansvaret — ett behov av att lätt kunna kontrollera att den man anlitar för transportuppdrag har det tillstånd som krävs. Vidare föreligger enligt min mening behov av ett tillförlitligt register för beredningsplanering och för statistiska ändamål.

Mot denna bakgrund framstår det som angeläget att man vidtar en genomgripande reform av yrkestrafikregistren.

Med tanke bl. a. på att lättillgänglighet är ett krav som man bör ställa på ett modernt yrkestrafikregister är det naturligt att registret utformas som ett centralt register och att databehandling tillämpas så långt det är möjligt. Redan nu har man i bilregistret tagit in uppgifter om fordon

som används i yrkesmässig trafik. Det ligger därför enligt min mening närmast till hands att det centrala yrkestrafikregistret läggs upp med anknytning främst till bilregistret.

Bilregistret är, liksom körkortsregistret, uppbyggt så att det svarar mot de krav som bör ställas på ett modernt yrkestrafikregister. Registret är åtkomligt med hjälp av terminaler från alla länsstyrelser och från polisen. En omständighet som gör att man bör knyta an yrkestrafikregistren till bilregistret är att uppgifterna om tillståndshavarna och fordonen redan finns i bilregistret och hålls aktuella genom olika åtgärder. Det medför således inte något merarbete eller någon dubbelföring av data att lagra yrkestrafikuppgifter i anslutning till bilregistret. Jag finner därför att en mängd fördelar är förenade med att utnyttja bilregistersystemet för ett centralt yrkestrafikregister med regional registerföring.

De flesta av de uppgifter som i dag och även framgent skall tas in i yrkestrafikregistren lämpar sig enligt utredningen väl för lagring i ett centralt databaserat register. I ett sådant register bör utan vidare kunna tas in person- eller företagsuppgifter samt uppgifter om typ av tillstånd, tillståndsgivande myndighet och fordon som används enligt tillståndet.

Vissa av de uppgifter som behövs i ett yrkestrafikregister är emellertid på grund av sin komplexa natur mindre lämpade för datamaskinell registrering. Som exempel på sådana uppgifter — som huvudsakligen rör busslinjetrafiken — kan nämnas uppgifter om hållplatser, linjesträckning, taxa, turlista och föreskrifter om upptagningsförbud. De uppgifter det här är fråga om torde därför även fortsättningsvis få behandlas manuellt.

Jag vill i sammanhanget stryka under vikten av att registreringen av sådana förseelser som kan påverka tillståndsinnehavet fungerar tillfredsställande. När det gäller uppbyggnaden av belastningsdelen i ett reformerat yrkestrafikregister hade det varit till fördel, om körkortsregistersystemet hade kunnat utnyttjas. På registerbladen i detta system finns dokumentation rörande de flesta relevanta förseelser. Eftersom anknytningen till körkortsinnehavet emellertid inte alltid förekommer då det är fråga om sådana förseelser som kan påverka ett tillståndsinnehav, torde man för yrkestrafikregistrets del i stället få utnyttja de domar, beslut etc. som översänds till länsstyrelserna rörande tillståndshavare. Dessa dokument kan användas för uppbyggnad av ett manuellt belastningsregister på länsstyrelsernas yrkestrafikenheter vid sidan om den centrala registreringen. I likhet med utredningen anser jag att en kort rehabiliteringstid bör tillämpas, förslagsvis två år. Därigenom kommer omfattningen av arkiverade uppgifter att hållas nere och föråldrade uppgifter kommer inte att påverka bedömningen av yrkestrafikärenden.

Frågan om sekretessbeläggning av belastningsuppgifterna bör övervägas i samband med det arbete på en ny sekretesslagstiftning som pågår inom justitiedepartementet.

Jag vill framhålla att mina förslag i förhållande till dagsläget främst innefattar en helt nödvändig modernisering av de arbetskrävande register som f. n. förs. För det centrala registret innebär den föreslagna registreringen visserligen en viss utökning av registeruppgifterna i förhållande till vad som gäller i nuläget. När det gäller kostnaderna för att förändra registersystemet kommer dessa emellertid inte att uppgå till några mera betydande belopp. En viss investeringskostnad kommer dock att uppstå för ytterligare datamaskinell utrustning. Investeringskostnaden torde inte komma att överstiga 150 000 kr. Driftkostnaderna beräknas bli av ungefär samma storleksordning som f. n.

Det bör ankomma på regeringen att bestämma hur överförandet av de nuvarande registren till ett centralt yrkestrafikregister skall ske, liksom den tidpunkt då det nya registret skall träda i funktion. Det bör sedan — efter uppdrag av regeringen — ankomma på TSV att överväga de närmare frågorna kring registersystemets uppbyggnad. Verket bör också lämpligen få huvudansvaret för den fortsatta centrala registerföringen.

När det gäller den författningsmässiga regleringen av de förslag jag nu har lagt fram får jag hänvisa till avsnitt 4.3 och specialmotiveringen i avsnitt 6.

4.1.6 Vissa andra yrkestrafikfrågor

Jag vill i detta sammanhang ta upp några andra frågor rörande ändringar i YTF som jag har funnit angelägna att genomföra i syfte att revidera och modernisera lagstiftningen.

Den första frågan gäller trafikillstånds giltighet efter inträffad konkurs. Enligt gällande bestämmelser får rörelsen under vissa förutsättningar fortsättas för konkursboets räkning under en tid av högst ett år från första borgenärssammanträdet. Bestämmelsen har visat sig leda till osäkerhet i fråga om tillämpningen i fall av s. k. förenklad konkurs, där borgenärssammanträde inte förekommer.

För att undanröja de tillämpningsproblem som finns f. n. föreslår jag att utgångspunkten för beräkningen av tiden för tillstånds giltighet skall — i alla konkursfall — vara den tidpunkt då konkursbeslutet meddelas.

I 31 § YTF finns en bestämmelse om skyldighet för utövare av yrkesmässig trafik att i enlighet med bestämmelser som meddelas av transportnämnden resp. statistiska centralbyrån föra transporthandlingar och driftstatistik. Centralbyrån har efter beslut år 1972 upphört att infordra driftstatistik. Inte heller föreligger något krav från transportnämndens sida att trafikutövare skall föra transporthandlingar. Jag föreslår mot bakgrund härav att bestämmelsen mönstras ut ur YTF.

I 36 § YTF finns bestämmelser om skyldighet för domstol att underätta tillståndsgivande myndighet när straff har ådömts innehavare av tillstånd enligt YTF för förseelse mot förordningen. Motsvarande gäller

om straff har ådömts för förseelse mot de särskilda bestämmelser som gäller om bl. a. förarens arbetstid och vilotid och förseelsen har skett i yrkesmässig trafik. Bestämmelsen har nära anknytning till registreringen av tillståndsinnehavet.

Som jag tidigare har anfört (avsnitt 4.1.5) bör det ankomma på regeringen att närmare bestämma hur och när överförandet av de nuvarande registren till ett centralt yrkestrafikregister skall ske. För registerföringen måste särskilda föreskrifter meddelas. Jag anser det vara naturligt att man i samband med en sådan reglering också anger hur underrättelseskyldigheten skall fullgöras. Jag föreslår därför att 36 § mönstras ut ur YTF och ersätts med en motsvarande bestämmelse i den regeringsförfattning som kommer att närmare reglera registerföringen.

I 37 § YTF finns bestämmelser om bl. a. delegering av ägaransvar i fråga om vissa överträdelser. Eftersom några bestämmelser inte längre finns i YTF som tar sikte på fordonsägare föreslår jag att 37 § upphävs. Även några andra mindre jämkningar i huvudsak av formell karaktär bör göras i fråga om ansvarsbestämmelserna.

Enligt 43 § YTF får tjänsteman, som har att avge utlåtande angående bl. a. fråga om tillstånd till yrkesmässig trafik, t. ex. inte utöva sådan trafik eller vara styrelseledamot i aktiebolag som driver sådan verksamhet. Bestämmelsen torde numera sakna betydelse med hänsyn till dels de jävsregler som finns i 4 § förvaltningslagen (1971: 290, ändrad senast 1977: 679), dels de regler om bisysslor som finns i lagen (1976: 600) om offentlig anställning och i anställningsförordningen (1965: 601). Jag föreslår därför att bestämmelsen slopas.

Jag skall slutligen behandla en fråga som Svenska åkeriförbundet och Svenska transportarbetareförbundet har berört i sina remissyttranden. Förbunden hemställer att all yrkesmässig lastbilstrafik likabehandlas i vad avser tillståndskrav och registrering och att bestämmelserna i 2 § YTF om undantag från förordningen för vissa lastbilstransporter slopas.

De undantag som åsyftas gäller — såvitt avser lastbilstrafiken — främst transporter av skogs- och lantbruksprodukter. Undantagsbestämmelsen gäller emellertid också en del persontransporter, t. ex. ambulans-transporter, och s. k. samåkning till och från arbetsplats.

Frågan om undantag från YTF för vissa transporter har inte behandlats av utredningen. Inte heller finns f. n. något annat material som belyser konsekvenserna av att slopa undantagsbestämmelserna för vissa lastbilstransporter. Jag anser därför att tillräckligt underlag saknas för att nu ta ställning till frågan. Min avsikt är emellertid att i samband med det fortsatta arbetet med yrkestrafiklagstiftningens revidering överväga saken.

4.2 Uthyrning av motorfordon

I det följande behandlar jag frågor om långtidsuthyrning (s. k. leasing) av motorfordon. Härunder brukar hänföras uthyrning för minst ett år. Sådan uthyrning har utvecklats starkt under senare år som ett alternativ till försäljning av fordonen och har blivit så vanlig att den volymmässigt helt har kommit att dominera uthyrningsmarknaden. Tillgänglig statistik visar sålunda att mer än 80 % av uthyrningsbilarna är långtidsuthyrda.

De frågor som jag avser att ta upp rör främst tillståndsgivningen i fråga om uthyrningsrörelse och det trafikrättsliga ansvarets fördelning mellan uthyrare och hyresman. I sammanhanget kommer jag till viss del även att beröra frågor som rör korttidsuthyrning.

De grundläggande bestämmelserna om tillstånd till uthyrning av motorfordon finns i 32 § YTF. Samma regler gäller för långtidsuthyrning och korttidsuthyrning.

Yrkesmässig uthyrning av bil utan att förare ställs till förfogande (uthyrningsrörelse) får ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall drivas. Tillstånd krävs också för uthyrning av traktortåg, dvs. traktor med tillkopplat släpfordon. Tillstånd krävs inte för yrkesmässig uthyrning av släpfordon.

Tillstånd till uthyrningsrörelse får meddelas endast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig och om sökanden anses skickad att handha den. Behovsprövning sker inte när ansökan avser tillstånd till uthyrning av personbil eller av lastbil vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

I vissa fall skall länsstyrelsen höra vederbörande polismyndighet och bereda trafikföretag och andra som ärendet kan angå tillfälle att yttra sig.

Bil får inte tas i bruk i uthyrningsrörelse förrän tillståndshavaren har gjort viss skriftlig anmälan härom till länsstyrelsen. Vidare får bil i uthyrningsrörelse inte tillhandahållas annan person som förare än den som styrker att han har gällande körkort för bil och — då det gäller lastbil vars totalvikt överstiger 3,5 ton eller buss — visar sig ha fyllt 21 år. Inte heller får förhyrd lastbil över 3,5 ton eller buss föras av någon som inte har fyllt 21 år. Vidare finns en regel som anger att förhyrd bil inte får "yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlitad person" utanför stad eller tätbebyggt samhälle. Utövere av uthyrningsrörelse är slutligen skyldig att i enlighet med bestämmelser som tillståndsmyndigheten meddelar föra anteckningar över uthyrningar som äger rum och om rörelsen i övrigt.

Vägtrafiklagstiftningen, dvs. vägtrafikkungörelsen (1972:603, ändrad senast 1978: 25) (VTK), fordonskungörelsen (1972: 595, omtryckt 1976: 778) (FK) och bilregisterkungörelsen (1972: 599, omtryckt 1976: 779, ändrad 1978: 124) (BRK) m. fl. innehåller inga särbestämmelser beträff-

fande uthyrningsfordon utöver dem som gäller kontrollen av fordonen.

Enligt FK skall kontrollbesiktning av bil — dvs. personbil, buss eller lastbil — som används i uthyrningsrörelse ske inom vissa inställelseterminer i princip en gång i halvåret.

Vägförmyndigheten innehåller en rad regler som föreskriver ett primärt ansvar för fordonets ägare. Reglerna rör huvudsakligen fordonets beskaffenhet och utrustning, kontrollen av fordonet samt i vissa fall fordonets användning. Innehar någon ett fordon på grund av avbetalningsköp gäller bestämmelserna innehavaren i stället för ägaren. Detta är en i hela vägförmyndigheten genomgående princip. Författningarna innehåller också regler som i olika avseenden föreskriver ett ansvar för brukare i stället för ägare. Med brukare avses därvid den som brukar ett fordon utan lov eller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

I sammanhanget bör nämnas lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (ändrad 1976:1124). Sådan avgift kan utgå i fall av vissa överträdelser mot bestämmelserna i VTK om stannande och parkering. Avgift påföres den som vid tiden för överträdelsen var antecknad som fordonsägare i bilregistret. Avgiften tillfaller enligt huvudregeln kommunen.

Enligt lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall (ändrad senast 1977:699) får fordon under vissa förutsättningar flyttas från sin uppställningsplats. I lagen finns bestämmelser om att fordonets ägare skall underrättas om flyttningsbeslut. Vad som sägs i lagen om ägare gäller i fråga om fordon som innehas på grund av avbetalningsköp innehavaren. I vissa fall — t. ex. om ägaren får anses ha uppgivit sin rätt till fordonet — kan fordonet tillfalla stat eller kommun.

Enligt trafikskadlagen (1975: 1410, omtryckt 1977: 949, ändrad senast 1978: 120) åvilar trafikförsäkringsplikten fordonets ägare. Innehar någon motorfordon på grund av avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll skall försäkringsplikten dock fullgöras av innehavaren även då äganderätten inte har gått över på honom.

Försäkringsplikten är sanktionerad genom straff och vitesbestämmelser. Fr. o. m. den 1 november 1978 avkriminaliseras underlåtenhet att hålla trafikförsäkring för registrerade motorfordon. I stället kan den försäkringspliktige åläggas att utge s. k. trafikförsäkringsavgift för den tid han har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt. Avgiften tillfaller trafikförsäkringsföreningen. Den försäkringspliktige kan också föreläggas vid vite att fullgöra sin försäkringsplikt. Kontroll av att försäkringsplikten fullgörs utövas bl. a. med hjälp av uppgifter i bilregistret.

Av intresse i sammanhanget är också de bestämmelser som gäller vägtrafikbeskattningen och som i första hand finns i vägtrafikskattelagen (1973: 601, ändrad senast 1977: 60, ändring föreslagen i prop. 1977/78: 94) (VSL) och vägtrafikskattekungörelsen (1973: 776, ändrad senast 1977: 948) (VSK).

Vägtrafikskatt utgår i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Fordonsskatt utgår bl. a. för motorfordon och släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och ej är avställt (skattepliktigt fordon).

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig bil som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol och för vissa tyngre släpfordon (kilometerskattepliktigt fordon). Skattskyldig är den som är eller bör vara antecknad som ägare i bilregistret, dvs. den som äger fordonet eller innehar det på grund av avbetalningsköp. I princip får fordonet inte brukas om föreskriven vägtrafikskatt inte har erlagts för de två senaste skatteåren. Detta gäller även om fordonet har övergått till annan ägare än den som har underlåtit att betala skatten. Det straffrättsliga ansvaret för brukande i strid härmed åvilar ägaren om denne inte visar att han har gjort vad på honom ankommit för att hindra brukandet. Brukades fordonet utan lov eller av någon som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar annan förare än ägaren har utsett, åvilar ansvaret i stället brukaren.

Uppbörd sker på så sätt att skattekvitto på fordonsskatt resp. kilometerskatt tillställs fordonsägaren mot postförskott. Uppbörderna av kilometerskatt grundas på avstämpling av kilometerräknaren. Fordonsägaren skall, innan han första gången tar fordonet i bruk, stämpla av räknaren och skicka avstämplingskortet till bilregistret. Avstämpling och uppbörd av kilometerskatt sker herefter i princip fyra gånger om året. Ägaren är skyldig att kontrollera att kilometerräknarapparaturen är i föreskrivet skick.

Av intresse är också bestämmelserna om kreditrestriktioner vid bilköp. Dessa finns intagna i förordningen (1959: 575) med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar (omtryckt 1976: 63).

År 1972 tillkallades en sakkunnig för att utreda vissa frågor om långtidsuthyrning av motorfordon och släpvagnar (leasingutredningen — K 1972: 06).

De frågor som utredningen enligt direktiven hade att behandla gällde leasingverksamheten, främst tillståndsgivningen, fördelningen av det trafikrättsliga ansvaret mellan uthyrare och hyresman samt frågan hur leasing bör behandlas i ett eventuellt utbyggt system med kreditrestriktioner vid avbetalningsköp av tyngre fordon. Utredningen har redovisat sina överväganden och förslag i betänkandet (Ds K 1975: 11) Bil-Leasing.

Vad gäller frågan om ansvarsfördelningen uthyrare/hyresman konstaterar utredningen att nuvarande bestämmelser inte passar leasing. Bestämmelserna har tillkommit med tanke på korttidsuthyrning och leasingsituationen liknar snarare den som föreligger vid ett avbetalningsköp. I båda fallen har innehavaren en sådan rätt till fordo-

net att ägaren (uthyraren/säljaren) i praktiken varken rättsligt eller faktiskt kan råda över fordonet och än mindre kontrollera hur det används. Utredningen har därför undersökt om leasing bör fullt ut jämföras med avbetalningsköp när det gäller det ansvar som normalt följer med ett fordonsinnehav, särskilt som det i princip endast är fråga om två alternativa finansieringsmetoder.

Utredningen föreslår mot bakgrund härav att den som långtidsförhyr ett fordon — på samma sätt som en avbetalningsköpare — betraktas som ägare i trafiklagstiftningens och vägtrafikskattelagstiftningens mening. Såsom har redovisats tidigare gäller redan nu under vissa förutsättningar ett brukaransvar vid sidan av ägaransvaret. Rättsläget är emellertid oklart i detta avseende och en reglering i linje med vad utredningen föreslår skulle undanröja olika tolkningssvårigheter.

När det gäller långtidsuthyrningens avgränsning mot korttidsuthyrning föreslår utredningen att lagstiftningen får en sådan utformning att den som innehar ett fordon med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år i resp. författnings mening skall anses som ägare.

Nyttjanderättsupplåtelsen blir enligt utredningens förslag i de berörda avseendena att likställa med en äganderättsövergång. Detta påverkar uppgifterna i bilregistret och innebär att vid leasing hyresmannen skall antecknas som ägare till fordonet i bilregistret och svara för de olika skyldigheter som följer med fordonsinnehavet. Hyresmannen blir således skattskyldig och skyldig att hålla fordonet trafikförsäkrat. Vidare överflyttas ägaransvaret i olika avseenden från uthyraren till hyresmannen. Praktiskt innebär ändringen bl. a. att kontrollmärken, handlingar och meddelanden som rör fordonet kan skickas direkt till den närmast berörde, dvs. hyresmannen.

När det gäller kostnaderna till följd av de ändringar av registersystemet som behövs kommer dessa att bli helt obetydliga.

Utredningen hade också i uppdrag att undersöka frågan om långtidsuthyrningens inlemmande i ett eventuellt utbyggt system med kreditrestriktioner. I detta avseende anför utredningen bl. a. att långtidsuthyrning av tyngre fordon har en mycket blygsam omfattning. Enligt utredningen kan en eventuell lagstiftning om kreditrestriktioner avseende även tyngre lastbilar och släpvagnar inte väntas medföra några konstlade överströmningseffekter från köp till leasing.

Beträffande tillståndsgivningen anför utredningen att långtidsuthyrning av bilar inte kan anses ha någon inverkan på den yrkesmässiga trafiken. Skäl att behövspröva uthyrningsrörelse föreligger därför bara i fråga om korttidsuthyrning. Inte heller lämplighetsprövningen av uthyrare kan enligt utredningen sägas ha någon betydelse vid leasing, ännu mindre om det trafikrättsliga ansvaret flyttas över på hyresmannen. Utredningen konstaterar därmed att det inte finns någon an-

ledning att kräva tillstånd för rätt att hyra ut fordon på långtidskontrakt och föreslår att tillståndskravet i YTF inskränks till att gälla enbart uthyrning för kortare tid än ett år.

Inte heller anser utredningen att de särbestämmelser i övrigt som gäller uthyrningsrörelse bör bibehållas i fråga om långtidsuthyrning. De särskilda kraven på förare av vissa inhyrda fordon föreslås därför slopade. Med hänvisning till att billeasing inte företer några särdrag ur trafiksäkerhetssynpunkt i förhållande till bilförsäljning föreslås också att den tätare kontrollbesiktningsskyldigheten slopas i fråga om leasingbilar.

Vidare anser utredningen att föreskrifterna om skyldighet att anmäla fordon som används i uthyrningsrörelse och föra anteckningar över verkställda uthyrningar inte behövs vid leasing. Inte heller fyller enligt utredningen förbudet mot anlitande av yrkesförare till uthyrningsbil någon funktion vid leasing.

Utredningen behandlar vidare frågan om släpfordonens behandling i uthyrningssystemet. Utredningen anser att de trafiksäkerhetsskäl som har åberopats för lämplighetsprövning i samband med meddelande av tillstånd till uthyrningsrörelse med bilar gör sig lika starkt gällande i fråga om släpvagnar. Utredningen ifrågasätter därför om inte även släpvnagnsuthyrning bör omfattas av reglerna om uthyrningsverksamhet i YTF och av de strängare kraven på kontrollbesiktning i FK.

Utredningens betänkande har remissbehandlats. Förslagen har nästan genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Det har bl. a. betonats att förslagen innebär större enhetlighet vid bedömning av ansvar och skyldigheter och att de medför betydande förändringar i de administrativa rutinerna rörande skatt, försäkring, kontrollbesiktning m. m.

Endast på ett par punkter har några remissinstanser anfört synpunkter på förslagen. Det gäller förslaget att försäkrings- och skatteplikten överförs från uthyraren till hyresmannen. I detta sammanhang har pekats på att det är av väsentligt ekonomiskt intresse för uthyraren att förpliktelseerna fullgörs. Underlåtenhet att fullgöra skatteplikten skulle medföra praktiska problem för uthyraren. Vidare skulle de administrativa rationaliseringsvinster, som en försäkringshantering genom uthyraren innebär, kunna reduceras. Utredningens överväganden i fråga om uppgifterna i bilregistret har föranlett några remissinstanser att göra vissa påpekanden. Detta gäller främst att uppgift om verklig ägare till leasingfordon bör finnas i registret.

För egen del får jag anföra följande.

Som tidigare har redovisats har leasing av framför allt personbilar ökat markant i omfattning. Leasing av tyngre fordon förekommer däremot endast i blygsam skala.

Jag delar utredningens uppfattning att nuvarande bestämmelser om

uthyrning av bil inte passar vid leasing. Leasingsituationen är enligt min mening snarare lik den som föreligger vid ett avbetalningsköp. Som utredningen påpekar har innehavaren i båda fallen en sådan rätt till fordonet att ägaren (uthyraren/säljaren) i praktiken varken rättsligt eller faktiskt kan råda över fordonet och än mindre kontrollera hur det används. Jag instämmer därför i utredningens uppfattning att man bör jämställa hyresmannen i leasingförhållanden med den som innehar fordonet på grund av avbetalningsköp när det gäller ansvaret för fordonens innehav i olika avseenden. En sådan ordning torde också stämma väl överens med den allmänna uppfattningen om innebörden av leasingavtalet. I leasingavtalets idé ligger nämligen en rätt för hyresmannen att nyttja fordonet på samma sätt som en normalt aktsam ägare. En överflyttning av ägaransvaret på brukaren inskräper ytterligare aktsamhetskravet och står därmed i god överensstämmelse med gällande värderingar. Vidare kan framhållas — vilket har betonats av såväl utredningen som remissinstanserna — att en överflyttning av ansvaret undanröjer oklarheter i nu gällande regler om ansvarsfördelningen.

När det gäller frågan om långtidsuthyrningens avgränsning mot korttidsuthyrning anser jag i likhet med utredningen att med långtidsuthyrning skall avses sådana nyttjanderättsupplätelser som har ingåtts för viss bestämd tid om minst ett år. Ettårsgränsen överensstämmer med den begreppsbestämning som används såväl inom försäkrings- som bilhandelsbranschen när det gäller leasing.

När det gäller ansvaret för trafikförsäkringsplikten och skattskyldighetens fullgörande vill jag efter samråd med chefen för justitiedepartementet och chefen för budgetdepartementet särskilt framhålla följande.

Långtidsuthyrning av motorfordon föregås av kreditvärdighetsprövning och den övervägande delen av långtidsuthyrning sker till företag. Redan härav följer att risken för att skatten eller försäkringspremien skall lämnas obetald torde kunna betraktas som mindre än vid avbetalningsköp. I det sammanhanget kan framhållas att leasingföretagens kundförluster av företagen själva bedöms som mycket små. Såsom tidigare har framgått är det också rent praktiskt en uppenbar fördel om skattekvitto och kontrollmärke kan tillställas hyresmannen direkt. Det sagda gäller såväl fordonsskatt som kilometerskatt. I fråga om kilometerskatten tillkommer emellertid flera omständigheter som ytterligare talar för att skatteplikten bör vila på hyresmannen. Jag tänker då på t. ex. ansvaret för att kilometerräknarapparaturen fungerar tillfredsställande och ansvaret för att avstämplingar görs. Såsom utredningen har anfört är det uppenbart att den som varaktigt använder fordonet har de bästa möjligheterna att fortlöpande kontrollera apparaturen och göra de avstämplingar som krävs. Det är också självklart att det är en administra-

tiv vinst om avstämplingskortet kan skickas direkt till hyresmannen. I samband härmed kan också framhållas att utbudet av dieseldrivna personbilar — vilka är kilometerskattepliktiga — bedöms öka i framtiden och att den ökningen rimligen bör avspeglats också i uthyrningsstatistiken.

När det gäller försäkringsplikten har utredningen gjort en ingående analys av de konsekvenser som inträder om ansvaret flyttas över på hyresmannen. En sådan överflyttning innebär bl. a. att premiesättningen kan differentieras efter ortsområde, körsträcka, bonus, nykterhetsrabatt m. m. på samma sätt som nu gäller för andra än leasade fordon, en omständighet som får allt större betydelse med stigande försäkringskostnader. En annan synpunkt som har framförts från försäkringsbranschen gäller skadefall, där det har sagts, att det skulle innebära inte oväsentliga fördelar om hyresmannen var trafikförsäkringsskyldig och alltså försäkringstagare. Detta torde bl. a. underlätta skadeutredningen, eftersom det vid skadefall är den som har dispositionsrätten till fordonet, dvs. hyresmannen, som närmast känner till de uppgifter som kan ha betydelse i ersättningsfrågan.

Jag delar alltså inte den tveksamhet i fråga om överflyttning av skatteplikten och försäkringsplikten som några remissinstanser har uttryckt. Jag vill också betona att en väsentlig vinning med utredningens förslag är den enhetlighet i fråga om ansvaret i olika avseenden som det ger möjlighet till. Denna fördel går givetvis förlorad om ansvaret på väsentliga punkter skall ligga kvar på uthyraren men i andra avseenden flyttas över på hyresmannen. En sådan uppdelning torde f. ö. vara praktiskt ohanterlig, och därmed skulle de rationaliseringsvinster som utredningens förslag innebär inte kunna tas till vara.

Den ordning som jag nyss har förordat innebär att hyresmannen i ansvarshänseende blir att jämställa med ägare/avbetalningsköpare också när det gäller fordonets användning och skick. Detta anser jag vara helt naturligt med tanke på att uthyraren så gott som helt saknar möjlighet att påverka hyresmannen i fråga om efterlevnaden av de olika bestämmelser som är förknippade med fordonsinnehavet. I det sammanhanget vill jag särskilt peka på de förenklingar som förslaget möjliggör när underlåtenhet att följa parkeringsbestämmelserna skall beivras. F. n. tillställs bilägaren — dvs. vid leasing uthyraren — krav på s. k. felparkeringsavgift enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift. Uthyraren måste sedan kräva beloppet åter av hyresmannen. Denna ordning som medför avsevärt extra besvär har kritiserats och det har i många sammanhang framhållits att en lösning av problemet skulle ligga just i att ansvaret flyttas över på hyresmannen.

Såsom tidigare har framhållits har en del remissinstanser tagit upp registrer tekniska frågor och då särskilt framhållit vikten av att uppgift finns i registret om ägare. Olika systemtekniska lösningar finns på problemet och dessa får övervägas i det vidare arbetet.

Vad avser frågan om infogande av långtidsuthyrning i ett eventuellt utbyggt system med kreditrestriktioner har utredningen genom sina kartläggningar kunnat påvisa att långtidsuthyrning av tyngre lastbilar förekommer endast i mycket liten omfattning. Utredningen har också funnit att kreditvärdighetsprövningen vid leasing är minst lika ingående som vid avbetalningsköp. Utredningen har mot bakgrund härav kommit fram till att en eventuell lagstiftning om kreditrestriktioner avseende även tyngre fordon inte kan antas komma att medföra några konstlade överströmningseffekter till leasing. Jag delar denna uppfattning och anser därför att några åtgärder f. n. inte är påkallade.

Utredningen har, som framgått tidigare, ingående analyserat frågan om tillståndsgivningen både vad avser lämplighetsprövningen och behovsprövningen och funnit att anledning saknas att upprätthålla ett tillståndskrav beträffande långtidsuthyrning. Förslaget har i denna del inte mött invändningar från någon remissinstans.

Jag delar uppfattningen att det inte är påkallat att kräva tillstånd till långtidsuthyrning av bilar. Som jag tidigare har nämnt är bestämmelserna i YTF om uthyrningsrörelse inte anpassade för leasingsituationer. De trafiksäkerhetsmässiga aspekterna, som har varit en huvudsaklig grund för upprätthållande av en lämplighetsprövning, kommer — om de av mig förordade förslagen genomförs — att tillvaratas genom att hyresmannen helt övertar ansvaret för fordonets skick och användning. Inte heller finns det från trafikpolitiska eller andra synpunkter någon anledning att upprätthålla kravet på behovsprövning i fråga om leasingfordon.

Genom att undanta leasingfordonen från tillståndsgivningen uppnår man många fördelar. För tillståndsmyndigheterna kommer det att innebära betydande arbetsbesparingar. För den enskilde, framför allt uthyraren, innebär det bl. a. förenklade arbetsrutiner och kostnadsbesparingar.

Jag har i det föregående (avsnitt 4.1.3) förordat att behovsprövningen i fråga om yrkesmässig lastbilstrafik slopas. I konsekvens härmed föreslår jag att bestämmelsen om behovsprövning av ansökan om uthyrningsrörelse slopas också såvitt avser korttidsuthyrning av lastbilar.

Det förslag som jag nu har lagt fram innebär alltså att tillståndskravet kommer att kvarstå endast i fråga om sådan uthyrningsrörelse som avser korttidsuthyrning av bilar. Här är det av omständigheterna påkallat att uthyrningsverksamheten, med hänsyn till trafiksäkerhetens krav, fortfarande underkastas tillståndsplikt. Tillståndskravet innebär att lämplighetsprövning skall göras med avseende på den som driver uthyrningsrörelsen. Behovsprövningen kommer att omfatta endast uthyrning av bussar.

När det gäller de särskilda bestämmelser i övrigt som utredningen har behandlat och som har lämnats utan erinran vid remissbehandlingen delar jag utredningens uppfattning att de särskilda kraven på

förare av vissa inhyrda fordon, 21-årsregeln för tung lastbil och buss, kan upphävas såväl när det gäller långtids- som korttidsuthyrning. Där- emot bör bil i uthyrningsrörelse inte tillhandahållas annan person som förare än den som styrker att han har behörighet att föra fordonet.

Jag biträder också utredningens uppfattning att anledning saknas att upprätthålla kravet på tätare kontrollbesiktningsskyldighet när det gäller långtidsuthyrda fordon. Genom att slopa detta krav når man över- ensstämmelse med vad som gäller för den som innehar fordon på grund av avbetalningsköp. Vad jag nu har förordat innebär förenklade admi- nistrativa rutiner för bilregistret och uthyrningsföretagen.

Ett genomförande av förslaget att slopa tillståndsgivningen i fråga om långtidsuthyrda fordon gör att behov inte längre föreligger att behålla den för tillståndsmyndigheter och enskilda tungrodda apparat, som den gällande skyldigheten att göra anmälan till yrkestrafikregistret och föra anteckningar över verkställda långtidsuthyrningar innebär. Jag delar därför utredningens uppfattning i denna fråga. I detta sammanhang för- ordar jag också att skyldigheten att till länsstyrelsen anmäla korttidsut- hyrda personbilar och lastbilar tas bort. En skyldighet att göra anmälan till bilregistret föreligger redan och bör vara tillräcklig, eftersom uthyr- ningsverksamhet med sådana bilar som jag har nämnt inte skall behövs- prövas och därmed någon kännedom om antalet bilar som ingår i rörel- sen inte behövs. Härigenom vinnis ytterligare administrativa förenk- lingar.

Också när det gäller utredningens överväganden i fråga om bestäm- melsen i YTF om förbud att anlita yrkesförare till uthyrningsbil instäm- mer jag i vad utredningen har anfört.

Den ifrågavarande bestämmelsen tillkom för att förhindra att tillstånd till uthyrningsrörelse skulle kunna användas för att kringgå bestämmel- serna om yrkesmässig trafik genom att bil och förare samtidigt, om än från skilda håll, tillhandahölls allmänheten. Eftersom bestämmelsen helt saknar praktisk betydelse i alla fall av uthyrning av bilar bör den mönst- ras ut ur YTF både när det gäller långtids- och korttidsuthyrning.

Jag övergår här efter till frågan om släpfordonens be- handling i uthyrningssystemet. Under återopande av trafiksäkerhetsskäl har utredningen ifrågasatt om inte korttidsuthyrning av släpfordon också borde underkastas tillståndsplikt. Likaså har utred- ningen ifrågasatt om inte den tätare kontrollbesiktningsskyldigheten borde gälla i vart fall i fråga om lättare släpfordon som korttidsuthyrs.

Utredningen har visat att uthyrning av släpfordon har ökat i omfatt- ning under senare år. Detta gäller framför allt husvagnar och båttrailers. Undersökningar har vidare visat att släpfordonen inte skiljer sig näm- värt från bilarna i fråga om påträffade bristfälligheter och underkän- nanden i samband med kontrollbesiktning.

Det är självfallet viktigt att även släpfordon uppfyller långtgående

krav i trafiksäkerhetskänseende. Korttidsuthyrda släpfordon som utnyttjas av en mångfald hyresmän under fordonets livstid kan antas innebära att fordonen utsätts för större påfrestningar och större förslitning än andra släpfordon. Det måste därför anses vara viktigt att den som tillhandahåller uthyrningsfordon av det här slaget har möjligheter och intresse av att fortlöpande hålla fordonen i trafiksäkert skick. Det kan därför finnas fog för att inlemma släpfordonen i uthyrningssystemet så att en lämplighetsprövning av uthyrare kan göras från fall till fall.

Jag anser emellertid att tillräckligt underlag saknas att f. n. föreskriva tillståndsplikt i fråga om släpfordon. Frågan bör därför — som AB Svensk Bilprovning har uttalat i sitt remissyttrande — utredas ytterligare. Jag avser att senare föreslå att regeringen lämnar TSV uppdrag att undersöka behovet av och förutsättningarna för att infoga släpfordonen i tillståndssystemet. I samband härmed bör TSV också behandla frågan om kontrollbesiktning av korttidsuthyrda släpfordon.

4.3 Författningsmässig reglering m. m.

De förslag som jag har redovisat i det föregående i vad avser den yrkesmässiga lastbilstrafiken föranleder ett flertal ändringar i YTF. Förslagen om ändringar av den ekonomiska lämplighetsprövningens utformning kräver vissa ändringar i kungörelsen (1972: 444) om lämplighetsprövning enligt förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Förslaget om lagstiftning om lastindikatorer förutsätter ändringar i fordonskungörelsen (1972: 595). Ändringarna i de båda sistnämnda författningarna faller inom regeringens kompetensområde. Jag avser att senare för regeringen lägga fram förslag till de ändringar som behövs.

Också mina förslag rörande uthyrning av motorfordon föranleder ändringar i YTF. Vidare krävs ändringar i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall, lagen (1972:435) om överlastavgift samt trafikskadelagen (1975:1410).

Härutöver krävs vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen i övrigt, bl. a. bilregisterkungörelsen (1972:599). Jag avser även rörande denna lagstiftning — som också den faller inom regeringens kompetensområde — att senare för regeringen lägga fram förslag till de ändringar som behövs.

Jag vill i sammanhanget nämna att ägarebegreppet i VSL (7 §) och lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift (4 §) är så konstruerat att någon författningsändring inte behövs.

De förslag som jag har lagt fram i det föregående innebär att en viss förberedelse tid behövs för såväl myndigheter som enskilda. Mot denna bakgrund förordar jag att regeringen bemyndigas att bestämma om ikraftträdande av lagstiftningen. Regeringen bör vi-

dare ges möjlighet att sätta i kraft ändringarna vid skilda tidpunkter. Ett visst behov av övergångsföreskrifter kan förutses. Dessa bör regeringen bemyndigas att meddela. En riktpunkt för ikraftträdandet bör vara att bestämmelserna om behovsprövning, juridisk person m. m. (avsnitt 4.1.2 och 4.1.3) och leasingreglerna (avsnitt 4.2) skall träda i kraft den 1 januari 1979.

I vissa delar torde krävas en längre förberedelsestid. Det gäller framför allt i fråga om yrkestrafikregistreringen och beteckningsmärkena. Siktet bör här vara inställt på att reformerna skall vara genomförda till den 1 oktober 1979. Beträffande lastindikatorer har jag angett hållpunkterna i avsnitt 4.1.5.

5 Upprättade lagförslag

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats förslag till

1. lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,
2. lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall,
3. lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift,
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410).

Det under 4 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

6 Specialmotivering m. m.

6.1 Förslaget till lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

2 §

Se under 45 §.

5 §

Ändringarna i paragrafen föranleds av förslaget att slopa behovsprövningen och övervägandena rörande vilken länsstyrelse som skall utöva tillsynen över viss tillståndshavares trafik i fråga om all annan yrkesmässig lastbilstrafik än linjetrafik för godsbefordran. En ny forumregel kommer sålunda att gälla för ansökningar om tillstånd till sådan lastbilstrafik som inte är linjetrafik. Beträffande bakgrunden till och motiven för ändringen hänvisas till avsnitt 4.1.5.

5 b §

Paragrafen anger vem som är ansvarig då trafikillståndet innehas av juridisk person. Se närmare härom i avsnitt 4.1.4.

Enligt paragrafens andra stycke kan länsstyrelsen om synnerliga skäl föreligger bestämma att annan person än som anges i första stycket skall ha ansvaret för trafikutövningen. Som exempel på fall då avvikelse från huvudregeln kan förekomma är det där kommanditdelägare i ett kommanditbolag är t. ex. ett aktiebolag, vilket förekommer i inte o betydlig omfattning.

Vad som anges i paragrafen förutsätts gälla även annan yrkesmässig trafik än lastbilstrafik. Dock avses bestämmelsen inte tillämpas i fråga om tillstånd som har meddelats juridisk person innan nu aktuella ändringar har trätt i kraft. Detta kommer att regleras i övergångsbestämmelserna till författningsändringarna.

7 § 1 mom.

Mot bakgrund av att kapacitetsbegränsning inte skall förekomma i tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik behöver själva ansökan om tillstånd till sådan trafik inte innehålla uppgifter om fordonstyp, största last etc.

Uppgifter om kapaciteten kommer emellertid att behövas för den ekonomiska lämplighetsprövningen. Sådana uppgifter framgår dels av den ekonomiska utredning som skall ges in enligt kungörelsen (1972:444) om lämplighetsprövning enligt förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., dels av uppgifterna i den fordonsanmälan som skall göras enligt 25 § 2 mom. YTF.

7 § 3 mom.

Ändringen föranledd av att stationsort inte skall anges för yrkesmässig lastbilstrafik.

9 § 1 mom.

Slopande av behovsprövningen i fråga om tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik innebär att remissförfarandet kan förenklas avsevärt. Se härom i avsnitt 4.1.3. När det gäller tillstånd till beställningstrafik med buss eller personbil (taxitrafik) bibehålls det nuvarande remissförfarandet.

11 §

Ändringarna är föranledda av att behovsprövningen föreslås slopad i fråga om all annan lastbilstrafik än sådan som utgör linjetrafik.

12 §

Ändringarna är föranledda bl. a. av att behovsprövningen i fråga om annan yrkesmässig lastbilstrafik än linjetrafik slopas.

I paragrafen förs in en bestämmelse om krav på C-behörighet för sökande av tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik. Vidare preciseras de

omständigheter som skall beaktas vid lämplighetsprövning i allmänhet. Beträffande innehållet och motiven till dessa bestämmelser hänvisas till avsnitt 4.1.4.

När det gäller lämplighetsprövningen i fråga om aktiebolag framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 4.1.4) att prövningen i första hand skall gå ut på att utröna huruvida sökanden med hänsyn till vandel och personliga förhållanden i övrigt kan anses lämplig att ha ansvaret för att rörelsen bedrivs på ett riktigt sätt. I allmänhet bör inte prövning av verkställande direktörens ekonomiska förhållanden vara nödvändig. Vad nu har sagts gäller också i fråga om prövning av styrelseledamot i aktiebolag utan verkställande direktör.

Åsidosättande av skyldighet att i fråga om vissa juridiska personer anmäla förändringar som rör ansvaret för trafikutövningen kan föranleda återkallelse av tillståndet enligt 19 § 1 mom.

Ändringen i paragrafens båda sista stycken innebär att bestämmelsen om dispens från kravet på trafikkort mönstras ut ur YTF. Bestämmelser om yrkesförarbehörighet finns inte längre i förordningen. De behov av undantag från behörighetsreglerna som kan finnas kan tillgodoses genom dispensbestämmelserna i körkortslagstiftningen.

13 §

Som en konsekvens av behovsprövningens slopande slopas också bestämmelserna om lokalområde för yrkesmässig lastbilstrafik.

15 §

Ändringen hänger samman med att lokalområdesbestämmelserna slopas. Vidare föranleder den nya forumregeln (se under 5 §) att paragrafens tredje stycke måste ändras.

17 §

Genom ändringarna i 1 mom. anges att utbyte av den som är ansvarig för juridisk persons trafikutövning skall utlösa ny lämplighetsprövning. Jfr därvid vad som har sagts under 12 §. Vidare erinras om att ny ekonomisk lämplighetsprövning kan förekomma vid mera omfattande kapacitetsökning. Se närmare härom i avsnitt 4.1.4. Föreskrifter om sådan prövning avses komma att meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer (transportnämnden).

I 2 mom. behandlas trafiktillståndets giltighet i fall av konkurs eller dödsfall. För att underlätta tillämpningen av bestämmelserna har bl. a. ytterligare precisering gjorts när det gäller utgångspunkten för beräkning av giltighetstidens längd. Se närmare om motiven för ändringen under avsnitt 4.1.6.

18 §

De föreslagna ändringarna i 1 och 2 mom. innebär att institutet överlåtelse av trafiktillstånd i fortsättningen endast kommer att finnas kvar i fråga om yrkesmässig trafik för personbefordran. Anledning saknas att behålla institutet när det gäller yrkesmässig lastbilstrafik. Detta hänger främst samman med att behovsprövningen slopas för den övervägande delen av lastbilstrafiken.

19 § 1 mom.

Ändringarna innebär bl. a. att förutsättningarna för meddelande av varning anges på ett sådant sätt att varning kan sättas in på ett tidigare stadium än f. n. Se närmare härom under avsnitt 4.1.5.

Vidare anges att återkallelse kan ske om — vid utbyte av ansvarig person för juridisk persons trafikutövning — den eller de som i fortsättningen skall bära ansvaret befinns olämpliga för uppgiften. Självfallet bör tillståndsmyndigheten, vid negativt utfall av sådan ny prövning, bereda tillståndshavaren tillfälle att utse annan ansvarig person på vilken prövningen kan inriktas. Tillståndsmyndigheten kan därvid — i avvaktan på sitt slutliga ställningstagande — meddela de föreskrifter som kan behövas för trafikutövningen.

När det gäller vilka omständigheter som skall beaktas vid prövning av fråga om återkallelse har någon precisering utöver vad som gäller f. n. inte gjorts. Det torde inte heller vara praktiskt möjligt att ge en mera uttömmande precisering av t. ex. de förseelser som bör föranleda ingripande från tillståndsmyndigheternas sida. Det kan erinras om den praxis som har utbildats i fråga om vandelsprövningen och som innebär att även vissa förmögenhetsbrott och gäldenärsbrott beaktas. Sådana brott — liksom annan brottslighet — får efter omständigheterna beaktas inom ramen för 1 mom. första stycket.

25 § 2 mom.

Ändringarna innebär en anpassning till gällande bilregisterrutiner.

26 och 27 §§

Paragraferna ändras endast i redaktionellt hänseende.

32 §

Ändringen i 1 mom. har knutits an till definitionen av uthyrningsrörelse. Paragrafen är tekniskt uppbyggd så att ingen av dess bestämmelser blir tillämplig på leasing, om leasingverksamheten utesluts från begreppet uthyrningsrörelse. Den som bedriver såväl leasing som korttidsuthyrningsverksamhet blir givetvis alljämt underkastad tillståndskravet och övriga föreskrifter i 32 § beträffande den sistnämnda verksamheten.

Av ändringarna i 2—4 mom. framgår att behovsprövning av uthyrningsrörelse i fortsättningen endast skall ske i fråga om korttidsuthyrning av buss.

Ändringarna i 6 mom. innebär bl. a. att den s. k. 21-årsregeln som f. n. gäller för förhyrning av tung lastbil och buss slopas. Alltjämt skall emellertid gälla att den som förhyr fordon skall inneha körkortsbehörighet för fordonet i fråga.

33 § 4 mom.

Ändringarna utgör följd av tidigare redovisade ändringar.

34 §

Ansvarsbestämmelserna i 1—3 och 5 mom. har anpassats till de ändringar som har redovisats i det föregående.

Bestämmelsen i 4 mom. kan upphävas. Förfarande av det slag som f. n. anges i 4 mom. är straffbart som olovlig körning resp. tillåtande av olovlig körning enligt 3 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (ändrad senast 1978: 121).

Det har inte ansetts vara nödvändigt att bland ansvarsbestämmelserna föra in någon särskild bestämmelse som uttryckligen behandlar frågan om straffansvaret för sådan ansvarig person som avses i 5 b §. Frågan om ansvar för förseelse som äger rum i trafikrörelse där en juridisk person är tillståndshavare får bedömas efter de principer som gäller om företagaransvar i allmänhet. Den som enligt 5 b § har det närmaste ansvaret för trafikutövningen kommer därmed i praktiken regelmässigt att också få bära straffansvaret.

44 §

Ändringarna i 1 och 2 mom. är en följd av att bestämmelserna om lokalområden slopas.

45 §

Paragrafen ersätter 2 § andra stycket och 46 § YTF. Jfr också nuvarande 16 §.

6.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall

Paragrafen har i redaktionellt hänseende anpassats bl. a. till den terminologi som används i konsumentkreditlagen (1977: 981), vilken träder i kraft den 1 januari 1979, och förslaget till lag om avbetalningsköp mellan näringsidkare m. fl. (prop. 1977/78: 142). Det bör anmärkas att vad som sägs om kreditköp med förbehåll om återtaganderätt även innefattar avbetalningsköp med äganderättsförbehåll.

Ändringen i 6 § innebär skydd för uthyraren mot att fordonet tillfaller stat eller kommun i de fall hyresmannen inte kan nås med underrättelse om flyttningsbeslut eller om hyresmannen får anses ha uppgivit sin rätt till fordonet.

6.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift

Beträffande ändringen hänvisas till vad som har sagts i specialmotive-
ringen till 1 § i förslaget till lag om ändring i lagen (1967:420) om flytt-
ning av fordon i vissa fall.

6.4 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Jfr under 6.3.

7 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen
att antaga förslagen till

1. lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig
automobiltrafik m. m.,
2. lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa
fall,
3. lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift,
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410).

8 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar
att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som före-
draganden har lagt fram.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
1 Lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.	2
2 Lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall	21
3 Lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift	22
4 Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)	23
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde 1978-03-16	24
1 Inledning	24
2 Nuvarande ordning	25
2.1 Yrkesmässig lastbilstrafik m. m.	25
2.2 Uthyrning av motorfordon	29
2.3 Ansvarsbestämmelser m. m.	34
3 Aktuella reformfrågor	35
3.1 Yrkesmässig lastbilstrafik	35
3.1.1 Trafikpolitiska utredningens förslag	35
3.1.2 Remissyttranden	49
3.2 Uthyrning av motorfordon	54
3.2.1 Leasingbegreppet	54
3.2.2 Uthyrningsverksamhetens omfattning m. m.	55
3.2.3 Direktiven till leasingutredningen	56
3.2.4 Leasingutredningens förslag	57
3.2.5 Remissyttranden	65
4 Föredraganden	67
4.1 Yrkesmässig lastbilstrafik	67
4.1.1 Inledning	67
4.1.2 Företagsstrukturen — juridisk person som trafikutövare	69
4.1.3 Tillståndsgivningen	70
4.1.4 Personlig lämplighetsprövning	73
4.1.5 Laglydnaden och övervakningen	82
4.1.6 Vissa andra yrkestrafikfrågor	89
4.2 Uthyrning av motorfordon	91
4.3 Författningsmässig reglering m. m.	100
5 Upprättade lagförslag	101
6 Specialmotivering m. m.	101
6.1 Förslaget till lag om ändring i förordningen (1940: 910) an- gående yrkesmässig automobiltrafik m. m.	101
6.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall	105
6.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlast- avgift	106
6.4 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)	106
7 Hemställan	106
8 Beslut	106

